

ministère, accorde à celui-ci dans l'application de la Loi de la marine marchande du Canada, et plus particulièrement des règlements s'appliquant aux types de petits navires à moteur circulant dans nos eaux intérieures et côtières.

La Gendarmerie exécute ce travail depuis 1936. Durant la guerre, il y eut une interruption assez longue pour des raisons que vous comprendrez, mais depuis la fin des récentes hostilités, nos efforts se sont encore élargis. D'abord, j'expliquerai que nos responsabilités se classent sous quatre rubriques principales:

(1) Voir à ce que les embarcations à moteur jaugeant moins de dix tonnes et par conséquent ne relevant pas de la prescription d'immatriculation possèdent le permis exigé par la loi et que délivre le plus proche receveur ou sous-receveur des douanes;

(2) Voir à ce que les petits navires portent le minimum requis d'engins de sauvetage;

(3) Voir à ce qu'ils portent le minimum requis de matériel pour la lutte contre l'incendie; et

(4) Empêcher les opérateurs de conduire ces petites embarcations à des vitesses qui mettraient en danger les autres petits bateaux et même la vie des enfants et autres personnes fréquentant les plages des eaux intérieures.

Les efforts communs de la Gendarmerie et du ministère, en ce qui concerne les trois premières rubriques, se sont limités à renseigner plutôt qu'à punir, sauf dans les cas de flagrant délit. On s'est contenté généralement de renseigner les propriétaires des petits navires à moteur sur les prescriptions minimums et de les aviser qu'ils doivent posséder un permis en les avertissant habituellement que nos patrouilles effectueront à une date ultérieure une visite pour se rendre compte de ce qu'ils ont accompli pour corriger la situation. Sans vérifier les dossiers, je ne crois pas me tromper en affirmant, sous réserve de rectification par d'autres fonctionnaires du ministère présents, que la proportion des cas où il a fallu sévir, laquelle s'établit à  $\frac{1}{2}$  p. 100 de tous les cas enquêtés, démontre la valeur de l'effort éducatif par opposition au recours à des mesures punitives. Pour moi, cette proportion est même inférieure au chiffre cité.

Au sujet de la dernière rubrique qui a trait à l'application des règlements dans le cas où les propriétaires de petites embarcations de course les conduisent à une vitesse excessive ou d'une manière qui met en danger la vie d'autres personnes ou la sécurité d'autres bateaux, le besoin de renseigner est moindre car il a fallu nécessairement être plus sévère dans les cas de flagrant délit. Des avertissements sont toujours donnés avant que l'on songe à des poursuites à moins qu'il ne s'agisse d'un cas flagrant. Les clauses que vous allez étudier, messieurs, ne servent en réalité qu'à renforcer la loi existante au moyen de règlements exigeant que ces embarcations soient munies d'un permis et stipulant que le ministre peut établir le genre de marque d'identification qui doit être peint à l'extérieur de la coque. Nous avons constaté que les cas de conduite dangereuse nous sont très souvent rapportés par ceux qui en sont les victimes ou quelquefois par nos propres patrouilles de terre et plus souvent par le capitaine ou l'équipage de nos bateaux-patrouille. Il est presque impossible de faire stopper un bateau comme on le ferait une automobile sur la route et dans le but de l'identifier positivement il est essentiel qu'il porte une marque d'identification visible soit à l'aide de lunette d'approche, soit à l'œil nu et qui nous permettrait de vérifier au port émetteur du permis le nom et l'adresse du propriétaire. Une enquête policière déterminerait qui conduisait l'embarcation au moment