

Grâce aux bouées qui le délimitent précisément et aux feux de direction qui en indiquent le centre, le chenal est ouvert à la navigation jour et nuit pendant toute la saison, soit à peu près de la mi-avril au début de décembre. Une chaîne de stations s'échelonnant depuis Fame-Point (P.Q.) jusqu'à Kingston (Ont.) et relevant du Service des signaux enregistrent et transmettent aux intéressés des renseignements sur le mouvement de tous les navires, les conditions atmosphériques, la présence de glaces ou d'autres entraves à la circulation à travers la voie du Saint-Laurent tout entière.

Des brise-glace facilitent la navigation depuis Montréal jusqu'à la mer à l'ouverture et à la clôture de la saison et s'efforcent de prévenir des inondations dans les régions basses.

17.—Saison de navigation sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1935-1954

NOTA.—Les chiffres à compter de 1882 figurent au tableau correspondant des *Annuaire*s précédents, de puis celui de 1934-1935.

Année	Chenal ouvert entre Québec et Montréal ¹	Premier long-courrier arrivé, port de Montréal	Dernier long-courrier parti, port de Montréal	Année	Chenal ouvert entre Québec et Montréal ¹	Premier long-courrier arrivé, port de Montréal	Dernier long-courrier parti, port de Montréal
1935.....	30 mars	15 avril	9 déc.	1945.....	1 ^{er} avril	9 avril	3 déc.
1936.....	28 "	13 "	11 "	1946.....	1 "	12 "	18 "
1937.....	9 avril	19 "	8 "	1947.....	16 "	19 "	5 "
1938.....	12 "	18 "	4 "	1948.....	10 "	19 "	10 "
1939.....	29 "	29 "	12 "	1949.....	7 "	7 "	15 "
1940.....	23 "	24 "	5 "	1950.....	18 "	18 "	7 "
1941.....	14 "	19 "	17 "	1951.....	11 "	13 "	13 "
1942.....	17 "	2 mai	16 "	1952.....	12 "	13 "	10 "
1943.....	29 "	24 "	13 "	1953.....	30 mars	2 "	21 "
1944.....	20 "	21 avril	9 "	1954.....	15 avril	30 mars	15 "

¹ "Chenal ouvert" signifie navigable, bien qu'il puisse y avoir encore de la glace flottante sur le fleuve.

Sous-section 5.—Services fédéraux de la marine

Les services étudiés dans la présente sous-section sont ceux qui se rattachent à l'inspection des bateaux à vapeur, au pilotage et aux équipages ainsi que l'activité de la Marine marchande de l'État, limitée, et des Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles).

Inspection des navires à vapeur.—Le Service d'inspection des navires à vapeur, établi en vertu de la Partie VII de la loi de 1934 sur la marine marchande du Canada est responsable de l'application des dispositions de la loi relatives à l'inspection périodique des navires motorisés, à la délivrance des certificats d'inspection, à l'attribution des lignes de charge, aux conditions de transport des marchandises dangereuses à bord des navires et à la protection des débardeurs contre les accidents; il applique aussi les dispositions visant l'immatriculation et l'embauchage des mécaniciens. Le service a son siège à Ottawa et maintient un personnel d'inspection aux principaux ports océaniques et intérieurs.

Le Service d'inspection des navires à vapeur règle les problèmes d'administration de la loi et veille aux intérêts de l'État dans les écoles de mécaniciens de la marine. La pollution de l'eau des mers par l'huile est devenue depuis quelque temps un motif de préoccupation et une conférence internationale des principales nations maritimes, à laquelle le Canada était représenté par le président du Bureau d'inspection des navires à vapeur, a eu lieu à Londres en avril 1954 afin de décider