

Une flotte de brise-glace est maintenue en service pour assurer le mouvement de la navigation entre Montréal et la mer au début et à la fin de la saison et pour diminuer les risques d'inondations dans les régions basses.

### 17.—Saison de navigation sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1936-1955

NOTA.—Les chiffres à compter de 1882 figurent aux tableaux correspondants des *Annuaire*s précédents, dès 1934-1935.

Année	Chenal ouvert entre Québec et Montréal <sup>1</sup>	Premier long-courrier arrivé, port de Montréal	Dernier long-courrier parti, port de Montréal	Année	Chenal ouvert entre Québec et Montréal <sup>1</sup>	Premier long-courrier arrivé, port de Montréal	Dernier long-courrier parti, port de Montréal
1936.....	28 mars	13 avril	11 déc.	1946.....	1 <sup>er</sup> avril	12 avril	18 déc.
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 "
1945.....	1 <sup>er</sup> "	9 "	3 "	1955.....	17 "	5 avril	15 "

<sup>1</sup> "Chenal ouvert" signifie chenal 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 qu'à l'activité 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 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 des mesures à prendre pour mettre fin à cet état de chose. La conférence a rédigé une convention. Le délégué du Canada a signé celle-ci, sous réserve de ratification par le gouvernement.