

ouvert pendant quelques heures et ce à tout jour juridique ; de plus d'avoir un sceau et les livres nécessaires pour y inscrire ses recettes, et tout ce qui tombe dans ses attributions. La loi ne semble pas avoir songé à en retirer une source de revenu, puisqu'il y était dit que le gardien du port devait employer les droits qu'ils percevrait à se payer et à payer ses députés pour les services qu'ils rendraient. Plus tard, cependant, cet acte fut amendé par la 29 Vic., ch. 59, qui permet à la Chambre de Commerce de fixer, lorsque ses membres le jugeront à propos, le montant des appointements du gardien de port, dans lesquels se trouveront compris, à part son salaire, celui de ses députés et ses dépenses de bureau, ou tout autre arrangement qu'ils voudront faire ; et si dans son rapport annuel certifié correct il appert une balance, elle devra être payée ou remise par le gardien de port à toute personne autorisée par la Chambre de Commerce à se retirer. Par un autre amendement contenu dans l'acte de 1874, le gardien du port est obligé de transmettre annuellement au ministre de la Marine, dans les sept jours qui suivent le 1er janvier, un rapport de ses opérations, ainsi qu'un tableau des recettes et dépenses, et ces rapports et tableaux devront être faits selon la manière que le ministre indiquera.

Les fonctions du gardien de port consistent, entre autres choses, à voir à ce que la cargaison soit bien arrimée à bord des navires, et s'il y a des marchandises avariées à faire mention de cette circonstance dans ses livres de bureau. S'il en est requis, il est aussi obligé de se transporter à tout entrepôt, hangard ou quai qu'on lui indique, d'inspecter toutes marchandises prétendues être avariées à bord des navires et d'en faire une semblable mention dans ses livres. De même, lorsqu'il en est requis, il doit faire l'inspection des navires qui ont fait naufrage, souffert des dommages, ou que pour toute autre raison, on ne croit pas être capables de continuer leur route. C'est son devoir de surveiller les réparations qu'ils subissent pour être en état de prendre la mer, et son certificat par lequel il atteste que telles réparations ont été faites est une preuve que les navires peuvent réellement faire le voyage. Il doit en outre, lorsqu'il en est requis, donner l'estimation de la valeur ou du jaugeage d'un navire, lorsque telle valeur ou tel jaugeage est l'objet d'une discussion, ou dans toute autre circonstance lorsque cela est nécessaire ; de plus, entendre et juger tout différend qui peut s'élever entre le patron ou consignataire et le propriétaire des marchandises, ou leur consignateur.

Dans l'acte original, on avait établi par un arrêté du conseil des honoraires fixes payables au gardien du port pour chaque inspection, certificat, estimation et inspection des navires et chaque fois qu'il aurait à décider dans les cas de discussion ; mais par les amendements contenus dans l'acte 29 Vic., ch. 59, certains honoraires additionnels sont établis que les consignateurs de grain, de farine, de cendres ou autres effets embarqués au port de Montréal sont obligés de payer.

A partir de la passation de l'acte original jusqu'en 1866, date où il a été amendé, tel qu'il est dit ci-dessus, on voit que les revenus du bureau du gardien du port suffisaient pour faire face aux dépenses ; mais on pourra constater par le tableau suivant que de 1866 à la fin de 1877, les revenus s'élevèrent à la somme de \$23,319.37.