

Les taux de la *Davie Shipbuilding* pour les imprévus étaient de \$3.95 l'heure pour la main-d'œuvre et de \$5.40 l'heure pour le travail de dessin, ceux de la *Canadian Vickers* de \$5.00 et de \$6.45 et ceux de la *St. John Shipbuilding* de \$5.05 et de \$7.50 respectivement.

Lorsque les soumissions pour le travail connu et les imprévus sont combinés, les soumissions respectives sont les suivantes: *Davie Shipbuilding*, \$5,768,682; *Canadian Vickers*, \$5,863,341; *St. John Shipbuilding*, \$8,572,928.

Le contrat de radoub 2LG5-307 fut passé entre le ministère de la Production de défense et la *Davie Shipbuilding*, le 25 mars 1966. Ce contrat fut signé par la *Davie Shipbuilding* le 28 mars 1966, par M. T. Veliotis, vice-président et directeur général. M. R. D. Wallace, directeur associé de la construction navale signait au nom du ministère de la Production de défense.

Le radoub commença le 25 avril 1966 et devait se terminer le 27 avril 1967. Il se terminait, en fait, seize mois plus tard, soit le 1<sup>er</sup> septembre 1967.

A la suite de «l'ouverture» du navire par la *Davie Shipbuilding* pour entreprendre le travail connu, et des divers relevés demandés dans les devis, environ 1,500 demandes de tâches individuelles ont été émises pour les travaux imprévus. Ces 1,500 demandes de tâches individuelles devinrent des modifications au contrat initial.

En août 1966, quatre mois après le commencement du radoub, la *Davie Shipbuilding* demandait que le taux de main-d'œuvre soit haussé de \$3.95 à \$5.10 l'heure pour les travaux supplémentaires. Cette hausse devait entrer en vigueur après les 220,000 heures fixées pour le travail imprévu dans les estimations originales.

Dans les procès-verbaux et témoignages du mardi 11 février, M. G. W. Hunter, sous-ministre de la Défense nationale, mentionne, à la page 259, au sujet de la renégociation du taux horaire, «il nous avait semblé évident alors qu'il faudrait accomplir d'autres travaux et il fallait en arrêter les conditions. Il y avait, au fait, une clause portant sur le droit de renégociation».

De l'avis du Comité, la *Davie Shipbuilding* n'avait pas le droit de renégocier le taux de main-d'œuvre sous le bénéfice de la clause du contrat initial. Pour fins de vérification, nous désirons citer directement le contrat.

A la page 3 du contrat, numéro de série 2LG5-307, on peut lire à l'article 2, 2.1 (c) ce qui suit:

«DSL devra effectuer les travaux et remédier aux défauts résultant de la clause du présent contrat qui a trait à l'inspection et à la vérification du navire et de ses éléments. Ces travaux supplémentaires feront l'objet d'ententes distinctes et de rectifications subséquentes du contrat.»

Cette citation semble indiquer que la *Davie Shipbuilding* avait le droit de renégocier. Cependant, le Comité n'est pas de cet avis. Nous soutenons que l'article ci-haut mentionné ne fait que mentionner que chaque tâche exigée pour l'exécution des travaux imprévus doit être négociée en tant que crédit distinct. Ce qui ne donne pas à la *Davie Shipbuilding* le droit de renégocier le taux retenu véritable mais plutôt le nombre d'heures et les matériaux nécessaires pour chaque «travail supplémentaire».