

*M. Roebuck:*

D. L'homme en charge de l'essence est-il préposé aussi aux relevés, et cet homme est-il responsable de l'essence perdue?—R. Il est responsable, il est, monsieur,—en quelque sorte le gardien des relevés, il fait ses entrées, puis il y a un employé supérieur qui est censé vérifier ses relevés.

D. Qui garde la clef de la pompe, est-ce l'homme qui vérifie ou l'homme qui vend l'essence?—R. Durant les heures d'opération, c'est l'homme qui donne l'essence qui est censé y voir.

D. Je veux savoir si la responsabilité est concentrée sur la personne chargée du fonctionnement de la pompe, et s'il en est ainsi, est-elle tenue responsable s'il y a des manquants?—R. Encore une fois, monsieur, je voudrais vérifier mes faits avant de répondre à cette question. Oui, je crois que s'il se produit un gros manquant, il est mis à la charge de l'individu s'il ne peut fournir d'explication valable. Mais je ne voudrais pas faire d'affirmation formelle à ce sujet avant de vérifier la chose auprès de mon vérificateur qui s'en est occupé.

D. Voudriez-vous y voir et établir quel régime de responsabilité ils ont, puis nous dire quel est leur mode d'opération.—R. Il surgit une difficulté au sujet des services par opposition aux écoles. Il y a un officier commandant et il est à juste titre tenu responsable de tout ce qui arrive dans l'unité. J'ignore comment ce système fonctionne. Il va sans dire que les écoles relèvent de compagnies.

*M. Isnor:*

D. Vous n'avez pas découvert de manquants sérieux?—R. Seulement dans le cas que j'ai mentionné où il s'agissait d'une fuite qui existait depuis longtemps.

D. La même situation existe relativement aux pompes à des stations privées. Les exploitants ouvrent leurs citernes et les déverrouillent le matin. Ils savent la quantité d'essence que contient la citerne et la quantité qui y est déposée quand elle est remplie. Puis, ils savent la quantité vendue au cours de la journée, et les comptes sont censés s'équilibrer à la fin de la journée, mais il arrive rarement que le relevé à la fin de la journée corresponde avec la quantité qui est supposée s'y trouver.—R. Ils ne savent pas la quantité exacte à un gallon près.

D. Et la même situation existera à ces stations.—R. Oui.

*M. Bence:*

D. S'il n'y eut pas de lourdes pertes, qu'entendez-vous lorsque vous vous servez de l'expression conditions peu satisfaisantes par rapport à l'essence d'aviation et d'automobiles?—R. Comme je l'ai fait observer, je n'estime pas qu'il y ait de fortes pertes. Je ne parle pas de dizaines de milliers de gallons. Je ne crois pas qu'il y ait de lourdes pertes. Il se peut qu'il y eut des manquants allant de 100 à 200 gallons. Je ne compte pas que cela constitue une situation peu satisfaisante.

D. A chaque école d'entraînement?—R. Suivant l'importance de l'école.

*M. Marshall:*

D. Pendant quelle période de temps?—R. Ce serait peut-être pendant trois mois, six mois, voire dix jours; tout dépend de la période qui s'écoule entre les vérifications.

D. Des pertes de cette nature pourraient se produire facilement à n'importe quelle station d'essence privée?—R. Oh, oui, cela pourrait arriver. En fin de compte, je note la chose, car quand il s'agit d'un produit rationné nous devons être très soigneux que l'on n'en abuse pas.

*M. Bence:*

D. Que proposeriez-vous pour remédier à la situation?—R. Nous avons étudié la situation et nous croyons qu'il conviendrait peut-être que le stationne-