

pleinement l'importance d'un bon service du personnel, et dans certains cas ce service n'a pas assez d'autorité. Votre Comité croit qu'un bon service du personnel, ayant l'appui complet de la direction et de la main-d'œuvre, peut aider à améliorer les relations entre les ouvriers et les patrons.

Le travail des riveurs se fait à la pièce dans presque tous les chantiers et il en est de même pour une partie des soudeurs. Le Conseil national du travail en temps de guerre, dans un document récent où il fait des constatations et donne des directives, demande l'établissement d'un comité pour étudier les taux du travail à la pièce qui existent dans les chantiers de l'Est, afin d'établir des taux aussi uniformes que possible en même temps que justes et raisonnables.

Le Comité n'a pas pu comparer le nombre d'hommes-heures employés dans les chantiers de construction de navires, car il n'a pu trouver les données voulues.

Le nombre d'hommes-heures a une portée directe non seulement sur le coût du navire mais aussi sur la durée de construction du navire. Il est donc essentiel d'y veiller de près.

Un code de sécurité pour les chantiers a été préparé et mis à la disposition des intéressés. L'application du code est volontaire et alors il n'est mis en vigueur qu'à divers degrés. Nous suggérons que quelqu'un soit autorisé à mettre en vigueur des normes de sécurité minima dans tous les chantiers.

5. DIRECTION

Les chantiers maritimes fonctionnent sous deux régimes: la propriété privée et la régie d'Etat.

Le succès de chaque chantier dépend largement de sa direction et de son organisation.

Il y a un nombre maximum d'ouvriers qui peuvent être employés utilement et efficacement sur chaque emplacement de construction d'un chantier. Lorsque la quantité de navires à livrer est la seule préoccupation, ce nombre peut être dépassé, mais le navire coûtera plus cher. L'urgence du besoin de navires doit décider si les chantiers seront exploités au maximum d'efficacité ou au maximum de production.

6. RECOMMANDATIONS

1. Un effort plus grand que jamais devrait être fait pour obtenir des états comparatifs des heures de travail, des frais généraux et du coût des matériaux, afin de déterminer le rendement de chaque chantier à l'égard de la production et des frais.

2. Chaque chantier devrait pouvoir se spécialiser dans un type de navire.

3. Tous les contrats devraient être conclus à forfait le plus tôt possible.

4. Il faudrait prendre soin de ne se procurer que les fournitures nécessaires pour compléter les travaux, afin qu'il ne reste qu'un minimum de matériaux inutilisés lorsque cessera la construction navale pour le compte du Gouvernement.

5. A cause du degré de chômage volontaire révélé par l'enquête, votre sous-comité recommande de réviser la méthode de prélèvement de l'impôt sur les revenus ouvriers et la procédure à suivre pour fournir promptement aux ouvriers des renseignements circonstanciés sur ce sujet, afin de décourager les absences inutiles du travail.

6. Les règlements uniformes assurant le minimum de sécurité devraient faire l'objet d'une nouvelle révision.

7. La direction de toute la construction maritime (tant marchande que navale) devrait être confiée à une seule autorité, afin qu'il y ait centralisation de pouvoirs et répartition convenable de tous les besoins.

Le tout respectueusement soumis.

HUGHES CLEAVER,
Président.