

D. Prenez, par exemple, le cas d'un bateau qui fait la navette dans la baie de Fundy. S'il n'a pas un mécanicien qui connaît bien sa machine, un détail de peu d'importance pourrait arrêter le bateau pendant un certain temps. Je crois que la question n'a pas été soulevée. Il faudrait avoir beaucoup d'expérience et bien connaître les moteurs diesel avant d'être véritablement compétent pour les faire fonctionner. On a oublié de mentionner que l'entretien d'un moteur diesel est bien différent de celui d'une machine à vapeur.—R. Il faut connaître les diesels.

*M. Gibson:*

D. Comment allez-vous savoir s'il faut un mécanicien ou non?—R. Un inspecteur régional des navires à vapeur possède ce renseignement.

D. On a beaucoup dit qu'il faut plus de connaissance pour la machine diesel que pour la machine à vapeur, mais je ne crois pas qu'il en soit ainsi lorsqu'il s'agit d'un navire à vapeur compliqué comme M. Cummings le sait. J'ai oublié le point que je voulais soulever.

Le témoin veut-il dire qu'une machine diesel est plus compliquée et plus difficile à manœuvrer qu'une machine à gazoline de force semblable?—R. Oui, parce que les pressions sont plus considérables et les températures plus élevées.

D. Je reviens au point soulevé par M. Stuart. Je ne sais pas tout ce que dit la loi, mais je ne vois pas beaucoup la raison d'avoir un mécanicien, si compétent soit-il, à moins qu'il ne soit capable de faire certaines réparations en mer. Et pour qu'il en soit ainsi, il faut un certain outillage à bord. Y a-t-il des règlements qui exigent un minimum d'outillage pour les réparations et l'entretien de ce genre de machine?—R. Non, monsieur, mais au cours de son inspection et avant d'émettre un brevet, l'inspecteur des navires à vapeur s'assure que des pièces de réparation sont à bord.

D. En ce qui concerne les mécaniciens de troisième classe, peuvent-ils monter à bord sans subir un autre examen tenu par votre ministère et prendre charge d'une machine diesel?—R. Non, monsieur. Nous avons des dispositions touchant l'examen des mécaniciens quant au fonctionnement d'une machine diesel et touchant l'émission des brevets.

D. Il y a un brevet différent pour la machine à vapeur et pour le diesel?—R. Oui, monsieur.

*M. Browne:*

D. Quelle est la compétence requise d'un mécanicien de quatrième classe?—R. Il n'est qu'un mécanicien de quart. Il n'a pas le droit de prendre charge d'un navire. Il a le droit d'être de quart et subit un examen sur ses devoirs de mécanicien de quart.

D. Il peut y avoir des mécaniciens de deuxième classe qui travaillent comme mécaniciens de quatrième classe?—R. Oui, monsieur.

*M. Stuart:*

D. Je désire poser une autre question. Où commence l'obligation d'avoir des opérateurs de radio de plein temps? Voici la raison pour laquelle je pose cette question. Sur plusieurs bateaux que je connais bien, l'appareil de radio est ordinairement dans le kiosque de barre où se trouvent le patron et les autres. Il est ordinairement ouvert, afin qu'on puisse l'entendre, et il me semble que ce serait une dépense additionnelle pour les petits propriétaires s'ils étaient obligés d'engager un opérateur de plein temps qui ne fasse pas autre chose. Je désire savoir à partir de quel point il faut un opérateur de radio et de télégraphe de plein temps.

M. CATON: On exige des opérateurs de plein temps sur les navires munis d'une installation radiotélégraphique, mais l'expression "plein temps" ne signifie