

M. l'Orateur: De toute façon d'autres questions ne peuvent maintenant être posées, car la période des questions vient de se terminer. Le député pourrait peut-être poser la question lundi et le ministre y réfléchir d'ici là.

M. Lundrigan: Monsieur l'Orateur, j'ai invoqué le Règlement, parce que j'ai posé la question, mais le ministre n'a pas soufflé mot de la situation. Je cherche donc à faciliter les travaux de la Chambre. Je voudrais obtenir une réponse à cette question.

• (12.20 p.m.)

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

LE COÛT DES SERVICES MÉDICAUX ET HOSPITALIERS POUR LES ÉQUIPAGES

L'hon. Herb Gray (pour le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social) propose que le bill C-10, visant à modifier la loi sur la marine marchande du Canada, soit lu pour la 2^e fois et envoyé au comité permanent de la santé, du bien-être social et des affaires sociales.

M. Stanley Haidasz (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Le bill C-10 prévoit surtout des modifications aux dispositions actuelles de la Partie V de la loi sur la marine marchande du Canada et une modification à la Partie IV de cette même loi.

C'est au Nouveau-Brunswick, au siècle dernier et avant la Confédération qu'on a pour la première fois eu l'idée d'un programme, payé par anticipation, d'assurance frais médicaux et hospitalisation à l'intention des marins malades ou blessés employés à bord de navires non canadiens. L'objet du programme était de créer un fonds pour payer les frais médicaux, chirurgicaux et hospitaliers fournis à un marin malade et d'empêcher que la charge n'en retombe sur la municipalité où ces frais avaient été contractés après le départ du navire.

Lors de la Confédération, l'administration de ce service a été transférée au gouvernement fédéral et le service lui-même a été étendu de manière à couvrir d'autres provinces Maritimes. Par la suite, il a été développé, sur une base optionnelle, de manière à faire bénéficier des avantages reconnus aux marins malades les membres des équipages des bateaux de pêche enregistrés au Canada. Le fonds destiné à couvrir ces services a été augmenté par la perception de cotisations, c'est-à-dire d'une

[M. Lundrigan.]

redevance ou d'un droit, selon le tonnage du navire. La législation actuelle prévoit le prélèvement de deux cents par tonne à l'occasion des trois premières entrées dans un port canadien durant l'année. Il est obligatoire pour certains navires, y compris des navires étrangers, et facultatif pour les bateaux canadiens employés à la pêche.

Jusqu'au début des années 40, les recettes étaient très proches des dépenses. Pendant ces années 40, les frais sont montés en flèche; les recettes restaient statutairement fixes et ne pouvaient être adaptées à l'augmentation des frais. L'écart s'est particulièrement fait jour pour les navires du gouvernement, les bateaux de pêche d'immatriculation canadienne et les navires opérant exclusivement en eaux canadiennes. Il fut demandé aux ministères gouvernementaux de se retirer du plan, ce qu'ils firent en 1956. Ces dernières années, les recettes encaissées auprès des navires étrangers parvenaient presque au niveau des dépenses et les ont parfois dépassées. Le déficit d'ensemble découlant de l'exploitation du service provient de l'apport de soins aux équipages des navires de pêche canadiens et des bateaux opérant exclusivement en eaux canadiennes.

De nombreux changements dans les régimes de soins médicaux et dans l'assurance-hospitalisation sont intervenus depuis que cette mesure a été adoptée. Les Canadiens peuvent choisir entre plusieurs plans d'assurance frais médicaux. Avec l'introduction de l'assurance médicale payée d'avance dans certaines provinces, un nombre considérable de pêcheurs canadiens et de matelots sont bien protégés. Dans certaines provinces, il leur est possible d'être protégés par la Commission des accidents du travail, et la loi sur l'assurance-hospitalisation et les services diagnostiques s'applique dans toutes les provinces.

Il s'est produit également de nombreux changements dans l'industrie du transport maritime. Les petits navires comportant un équipage nombreux ont cédé la place aux grands bateaux mécanisés qui nécessitent un équipage peu considérable. En outre, l'assurance frais médicaux est à la disposition des armateurs et nombre de compagnies de transport maritime étrangères ont souscrit à ces régimes pour protéger leurs équipages. Comme le Canada est l'un des seuls pays, sinon le seul, qui fournisse des prestations aux marins malades, de nombreuses compagnies de transport maritime ont reconnu la nécessité de protéger leurs équipages avec un régime d'assurance valable dans tous les ports du monde. Il est évident que l'obligation de payer des droits pour entrer dans un port canadien entraîne un doublement de frais, dans ce domaine, pour l'armateur ou l'agent