

voire question, pendant l'année 1968-1969, les dépenses ont été de \$539,000 pour les navires étrangers, alors que les recettes étaient de \$737,000. Il y a donc eu un excédent des recettes sur les dépenses de l'ordre de \$197,923, chiffre extraordinairement élevé. Autrefois ce chiffre était beaucoup plus bas, mais depuis quelques années les cotisations perçues dépassent les dépenses. Ce changement provient de l'automatisation plus poussée à bord des navires.

Le sénateur Rattenbury: Oui, l'équipage est moins nombreux mais le tonnage reste le même.

Le docteur Frost: Oui, pendant la guerre, les équipages des navires étaient plus âgés. Quand nous occupions des navires qui voyageaient en convoi au cours de la dernière guerre, tous les jeunes hommes étaient dans la marine militaire, et les plus âgés dans la marine marchande. Dans ces conditions, les frais étaient plus élevés.

Le président suppléant: Docteur Frost, savez-vous ce qui se fait dans les autres pays maritimes?

Le docteur Frost: Les États-Unis perçoivent encore des cotisations pour la caisse des marins malades, mais ces fonds sont versés aux hôpitaux de la marine. Les personnes domiciliées aux États-Unis et qui travaillent à bord de navires de ce pays sont soignées gratuitement dans les hôpitaux de la marine, mais celles qui travaillent à bord d'autres navires doivent payer si elles vont dans ces hôpitaux, même si les navires en question versent encore la redevance. La situation varie d'un pays à l'autre. Sauf erreur, le Pérou et deux autres pays ont une législation à peu près comme celle-ci.

Le sénateur Rattenbury: Parlons des pays du Commonwealth: l'Australie, la Nouvelle-Zélande, etc., qui sont plus proches de nous.

Le docteur Frost: Dans le Royaume Uni tout le monde est soigné gratuitement sous le régime d'assurance maladie.

Le sénateur Rattenbury: Et il n'y a pas de différence, que l'on soit rétamateur, marin ou tailleur?

Le docteur Frost: Exactement. En Australie, je pense qu'il faut payer maintenant. Quant à la Nouvelle-Zélande, je n'en sais trop rien.

Le sénateur Rattenbury: Je n'ai qu'une seule objection à faire au sujet de ce projet de loi. Je le répète, que se passera-t-il si un médecin est requis d'urgence?

Le docteur Frost: Dans un tel cas, monsieur, je pense que l'agent du navire envoie le malade au médecin ou à l'hôpital avec lesquels il a conclu un arrangement à l'avance. Le seul cas où j'entrevois des difficultés est celui du navire qui ne vient pas souvent ici—du cargo sans itinéraire fixe, qui n'a pas d'agent dans les ports ou dont l'agent n'a pas l'autorisation de

payer les frais du navire. Si l'armateur est en Extrême-Orient ou ailleurs, l'hôpital aura peut-être du mal à se faire payer ses factures, surtout si le marin est resté à l'hôpital pendant longtemps.

Le sénateur MacDonald: Que se passe-t-il dans le cas d'un marin, malade à bord d'un navire, que le garde-côtes va chercher et amène à l'hôpital, sans que le navire entre dans le port? Nous voici devant la même difficulté.

Le docteur Frost: Oui, c'est bien vrai; nous voici devant la même difficulté.

Le sénateur Rattenbury: Jusqu'ici, c'étaient les hôpitaux qui exerçaient en quelque sorte le droit d'appliquer les dispositions de la loi sur les marins malades. Le médecin du port montait à bord et envoyait le malade à l'hôpital où il recevait les soins que nécessitait son état. Comme vous le dites, dans le cas d'un cargo vagabond, il est parfois plus difficile, au milieu de la nuit, de dénicher un agent qu'un médecin. Je me demande seulement si l'on a bien envisagé toutes les éventualités.

M. McCarthy: Monsieur le président, je pense qu'il serait intéressant de relater ce qui suit. Il y a une semaine environ, j'ai reçu un coup de téléphone d'un membre d'une ambassade d'Ottawa au sujet d'une affaire sans rapport avec ce qui précède. Mon interlocuteur m'a demandé incidemment où en était le remaniement de la loi sur la marine marchande du Canada. Comme je lui expliquais où nous en étions, il m'a dit: «Nous espérons que cette loi sera annulée». Je lui demandai pourquoi. «Dans notre pays» me dit-il, «les membres des équipages des navires sont couverts par un programme national d'assurance maladie. Sachez que lorsqu'un membre de l'équipage d'un de nos navires tombe malade ou est blessé dans un port canadien et qu'il est soigné aux termes de la Partie V de la loi sur la marine marchande du Canada, notre caisse nationale réalise des bénéfices car elle a perçu des cotisations et ne doit rien déboursier. Je vous signale cela en passant. En fait, il s'agit d'un double emploi et cela embrouille nos marins. Si le projet de loi en question était adopté, cela simplifierait beaucoup les choses pour nous.» Il ne s'agit là que d'un pays. J'ignore s'il y en a d'autres où l'on pense de même.

Je crois qu'il serait utile de signaler encore autre chose, pour répondre aux remarques du Dr. Frost. Même lorsque la loi aura été abolie, les services médicaux que, dans le passé, nous fournissions aux équipages des navires étrangers, seront dans une large mesure encore disponibles. Je crois qu'il en est ainsi. Par conséquent, la procédure suivie dans le passé lorsqu'un membre de l'équipage était blessé, etc. sera la même. La grande différence c'est qu'au lieu de soins médicaux gratuits, à l'avenir ce seront les propriétaires des navires qui devront les payer. Mais jusqu'à preuve du contraire, les services médicaux continueront à être dans une large mesure ce qu'ils sont aujourd'hui; il suffira donc de trouver un médecin ou un hôpital pour le malade.