



Transport
Canada

Transports
Canada

TP 208



Annual Report 1979 - 80

**Maritime Pollution
Claims Fund**

Rapport annuel 1979 - 80

**La Caisse de réclamations
de la pollution maritime**

**- ONLY COPY AVAILABLE -
NOT to be removed from SOPF offices due to
historical value**

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport,
Transport Canada Building,
Ottawa, Ontario,
K1A 0N5.

L'honorable Jean-Luc Pepin
Ministre des Transports
Immeuble Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Dear Mr. Pepin:

I have the honour to submit to you my annual report on my operations as Administrator of the Maritime Pollution Claims Fund for the fiscal year from April 1, 1979 to March 31, 1980. This report is made pursuant to section 747 of the Canada Shipping Act.

Golden Robin Oil Spill

Reference was made in several previous annual reports to litigation involving six lawsuits in the Federal Court arising from the grounding of the ship GOLDEN ROBIN and the consequent discharge of oil in the harbour at Dalhousie, New Brunswick on September 30, 1974. Four of these lawsuits against the Warwick Shipping Company as the owner of the GOLDEN ROBIN were related to oil pollution and proceedings were served on me, thereby making the Administrator a statutory party to them by virtue of section 743 of the Act. This involved the Fund in a total sum of approximately \$282,000 in the event Warwick Shipping failed to make payment. The four lawsuits in question were the following:

- (a) Canadian International Paper Company and New Brunswick International Paper Company vs. Warwick Shipping for the recovery of the costs of cleanup operations, loss of production, loss of materials, etc. in the amount of \$35,000;
- (b) Victorien Landry vs. Her Majesty the Queen and Warwick Shipping for actual loss and damage to land in the amount of \$49,000.
- (c) Eudore Boudreau vs. Her Majesty the Queen and Warwick Shipping for actual damage to fishing nets and equipment in the amount of \$3,000;
- (d) Her Majesty the Queen vs. Warwick Shipping. The Crown alleged negligence by way of faulty navigation and sought recovery of costs for remedial operations in an amount exceeding \$195,000.

As a result of negotiations during the fiscal year involving the solicitors for all the parties, settlements were reached in each of these four lawsuits and releases and undertakings to discontinue further litigation were given. The Fund was not required to make any payments to the Plaintiff parties in order to achieve these settlements. These lawsuits have therefore been terminated

Monsieur le Ministre,

À titre de Directeur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'année financière écoulée, soit du 1^{er} avril 1979 au 31 mars 1980, conformément aux dispositions de l'article 747 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Déversement d'hydrocarbures du Golden Robin

Dans plusieurs rapports annuels précédents, il est question de six poursuites devant la Cour fédérale découlant de l'échouement du navire GOLDEN ROBIN, survenu à Dalhousie, au Nouveau-Brunswick, le 30 septembre 1974, et du déversement d'hydrocarbures qui en a résulté. Quatre de ces poursuites contre la Warwick Shipping Company, à titre de propriétaire du GOLDEN ROBIN, se rapportent à la pollution par des hydrocarbures et, aux termes de l'article 743 de la Loi, mettent en cause le Directeur de la Caisse, au titre de partie statutaire, ce qui signifie que la Caisse serait tenue de payer au total près de \$282,000 si la compagnie Warwick n'effectuait pas le paiement requis. Ces quatre poursuites sont les suivantes:

- a) Canadian International Paper Company et New Brunswick Paper Company contre Warwick Shipping pour le recouvrement du coût des opérations de nettoyage, perte de production, perte de matériaux, etc., soit une somme de \$35,000;
- b) Victorien Landry contre Sa Majesté la Reine et Warwick Shipping pour perte et endommagement de terrain, soit la somme de \$49,000,
- c) Eudore Boudreau contre Sa Majesté la Reine et Warwick Shipping pour endommagement de filets de pêche et équipement de pêche, soit la somme de \$3,000;
- d) Sa Majesté la Reine contre Warwick Shipping. La Couronne a allégué comme motif la négligence par voie de navigation fautive et elle a tenté d'obtenir le recouvrement des frais des opérations de nettoyage, soit une somme dépassant \$195,000.

Par suite de négociations durant l'année financière avec les avocats de toutes les parties en cause, des règlements ont été obtenus dans quatre de ces poursuites et les intéressés ont renoncé à tout autre recours. La Caisse n'a pas été obligée de verser une indemnité quelconque à l'un ou l'autre des plaignants pour réa-

at no cost to the Fund. This also effectively eliminates the possibility of any contingent liability of the Fund arising out of the GOLDEN ROBIN incident.

Island Spruce Incident

Earlier reports also referred to the Crown's claim relating to the ship ISLAND SPRUCE which went aground on or about September 30, 1974, on the coast of Nova Scotia while being towed from Port Hawkesbury to Halifax for repairs. The ship was carrying approximately 36 tonnes of diesel oil. The Crown's agents, acting on the authorization of the Minister of Transport pursuant to subsection 729(1) of the Canada Shipping Act, removed the oil as a preventive measure to avoid possible pollution of waters to which Part XX of the Act applied.

On September 24, 1976, the Crown launched an action in the Federal Court under subsection 734 (2) of the Act to recover the costs and expenses for the preventive measures taken which were alleged to amount to \$13,339.13. This action was taken against the ship's owner National Trading Limited, a company incorporated under the laws of Cayman Island, British West Indies. National Trading did not file any defence or make any pleading in the proceedings. The company had no insurance on the ship, was without funds and had no other assets liable to execution in Canada. The Crown proceeded to obtain a default judgment on the assumption the Fund would be liable by virtue of the fact that the Administrator was a statutory party to the court proceedings under section 743 of the Act. Prior to the completion of proceedings for a default judgement, National Trading was dissolved making it impossible to obtain such a judgement.

In the absence of any judicial interpretation of Part XX of the Act there is uncertainty about the power of the Administrator to settle claims directly, particularly claims which have been the subject of judicial proceedings under section 734 of the Act. Normally the Administrator would settle such claims only after a judgement of the court or a settlement approved by it. There can be circumstances where the conduct of litigation would be purposeless and fruitless as well as costly and I believe the Act permits the Administrator to exercise his discretion in the matter of settling a claim if he considers it would be "appropriate for the proper administration of the Fund" and provided "he is satisfied that such of the conditions described in section 744 as are applicable have been fulfilled."

After considering all developments in this case including the fact that the Crown's expenses were reasonably incurred, that it was impossible to obtain recovery from the party primarily liable, that further litigation would be fruitless and costly and could

liser ces règlements. Ces poursuites ont donc été retirées sans aucun frais pour la Caisse, ce qui effectivement élimine la possibilité de tout recours contingent contre la Caisse suite à l'affaire du GOLDEN ROBIN.

L'affaire de l'Island Spruce

Des rapports précédents mentionnent aussi le recours contre la Couronne relativement au navire ISLAND SPRUCE qui s'est échoué le 30 septembre 1974 sur la côte de la Nouvelle-Écosse alors qu'il était remorqué de Port Hawkesbury à Halifax pour réparations. Ce navire transportait environ 36 tonnes de carburant diesel. Les agents de la Couronne, agissant sur autorisation du ministre des Transports en vertu du paragraphe 729(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada, ont enlevé les hydrocarbures pour prévenir toute possibilité de pollution des eaux auxquelles la Partie XX de la Loi s'applique.

Le 24 septembre 1976, la Couronne a intenté une poursuite devant la Cour fédérale aux termes du paragraphe 734(2) de la Loi pour recouvrer le coût des mesures préventives prises qui était évalué à \$13,339.13. Cette procédure a été prise contre le propriétaire du navire, la compagnie National Trading Limited, société constituée selon les lois de l'île Caïman dans les Antilles britanniques. La compagnie National Trading n'a pas déposé de défense ni présenté de plaidoyer dans cette poursuite. Elle n'avait pas d'assurance sur le navire, était insolvable et ne possédait aucun actif pouvant être saisi au Canada. La Couronne a tenté d'obtenir un jugement par défaut en supposant que la Caisse serait tenue responsable du fait que le Directeur était partie statutaire aux procédures conformément à l'article 743 de la Loi. Avant la fin des procédures visant à obtenir un jugement par défaut, la compagnie National Trading a été dissoute et il fut donc impossible d'obtenir un jugement de ce genre.

Faute d'interprétation judiciaire de la Partie XX de la Loi, il y a incertitude quant au pouvoir du Directeur de régler les créances directement, notamment les créances qui ont fait l'objet de procédures judiciaires aux termes de l'article 734 de la Loi. Normalement, le Directeur ne réglerait ces créances qu'après un jugement de la cour ou un règlement approuvé par la cour. Il peut se présenter des conditions telles que la poursuite du litige serait inutile et coûteuse et je crois que la Loi permet au Directeur d'exercer son jugement quant au règlement d'une créance, "lorsqu'il considère ces mesures nécessaires pour la bonne administration de la Caisse" et "s'il est convaincu que celles des conditions visées à l'article 744 qui sont applicables ont été satisfaites."

Après avoir examiné toutes les circonstances de cette affaire, y compris le fait que les frais encourus

increase the amount of the payments out of the Fund and after obtaining the Crown's agreement to reduce its claim to \$9,895.86, I directed payment of that amount from the Fund as being consistent with the proper administration of the Fund and the underlying intent of Part XX of the Act. This payment was made pursuant to sections 741 and 751 of the Act and after I was satisfied that the provisions of section 744 had been complied with.

Kurdistan Oil Spill

In my last annual report I referred to the oil spill resulting from the break-up of the tanker KURDISTAN in Cabot Strait between Port aux Basques, Newfoundland, and Sydney, Nova Scotia, on March 15, 1979. The bow and the stern sections of the tanker separated spilling an estimated 3600 to 6300 tonnes of Bunker C oil. The tanker was registered in the United Kingdom and carried 26 000 tonnes of oil owned by Golden Eagle. Removal and preventive measures were taken pursuant to section 729 of the Act to minimize the extent of possible damage which the pollutant might cause in waters to which Part XX of the Act applies. Extensive cleanup measures were also undertaken under the supervision of the Canadian Coast Guard.

My main preoccupation during the fiscal year was concerned with the claims relating to the KURDISTAN spill. I received 190 claims from fishermen alleging loss of income totalling approximately \$422,000. A fisherman's claim on the Maritime Pollution Claims Fund for loss of income must comply with section 746 of the Canada Shipping Act which requires that the claimant must establish and the Administrator must be satisfied that the loss of income "is not recoverable otherwise under this Part (meaning Part XX of the Act) or any other law." A review of each claim and all the circumstances revealed that these claims could be recovered from the owners of the KURDISTAN under section 734 of the Act which imposes a liability on the owners "for all actual loss or damage" caused by the oil spill fouled or damaged nets, buoys, traps and other fishing equipment preventing these fishermen claimants from using their tools of trade and deprived them of fishing income during the period required for cleaning their fishing equipment or waiting for suitable replacements. This was a direct consequence of the oil on their fishing gear and constituted an "actual loss" within the meaning of the Act. This liability was recognized by the KURDISTAN owners. I understand that 381 claims for both damage and loss of income totalling approximately \$1,189,480 were submitted to the owners and that practically all of these claims have now been satisfactorily settled.

The costs and expenses of the Crown arising out of the KURDISTAN incident including cleanup operations amount to a total of \$6,946,109 and a claim for this

par la Couronne étaient raisonnables, qu'il était impossible d'obtenir un paiement du premier responsable, qu'il serait inutile et coûteux de poursuivre les procédures et que cela pourrait accroître la somme à prélever sur la Caisse, et après avoir obtenu le consentement de la Couronne pour réduire sa créance à \$9,895.86, j'ai ordonné le paiement de cette somme par la Caisse, car je considérais cette mesure comme nécessaire à la bonne administration de la Caisse et conforme à l'intention de la Partie XX de la Loi. Le paiement a été fait conformément aux articles 741 et 751 de la Loi après que j'eus été convaincu que les dispositions de l'article 744 avaient été respectées.

Déversement d'hydrocarbures du Kurdistan

Dans mon dernier rapport annuel, j'ai traité du déversement d'hydrocarbures attribuable à la rupture du pétrolier KURDISTAN dans le détroit de Cabot, entre Port-aux-Basques (Terre-Neuve) et Sydney (Nouvelle-Écosse), le 15 mars 1979. Les parties avant et arrière du pétrolier se sont séparées, ce qui a entraîné le déversement de 3600 à 6300 tonnes de mazout lourd. Ce pétrolier, immatriculé au Royaume-Uni, transportait 26 000 tonnes d'hydrocarbures pour le compte de la Golden Eagle. Des mesures de prévention et d'enlèvement ont été prises conformément à l'article 729 de la Loi pour réduire au minimum le dommage que le polluant pourrait causer dans des eaux auxquelles la Partie XX de la Loi s'applique. D'importantes mesures de nettoyage ont aussi été entreprises sous la surveillance de la Garde côtière canadienne.

Au cours de l'année financière, je me suis préoccupé surtout des réclamations qui se rapportaient au déversement de la cargaison du KURDISTAN. J'ai reçu 190 réclamations de pêcheurs qui alléguaient des pertes de revenu se chiffrant au total à environ \$422,000. La réclamation d'un pêcheur contre la Caisse des réclamations de la pollution maritime pour perte de revenu doit être conforme à l'article 746 de la Loi sur la marine marchande du Canada qui stipule que le demandeur doit établir et que le Directeur doit être convaincu que la perte de revenu "n'est pas autrement recouvrable en vertu de la présente Partie ou de toute autre règle de droit". Une étude de chacune des réclamations et de toutes les circonstances a révélé que les montants réclamés pouvaient être recouverts des propriétaires du KURDISTAN conformément à l'article 734 de la Loi qui rend les propriétaires responsables "de l'intégralité de la perte ou des dommages réels" causés par le déversement d'hydrocarbures de ce navire et tous les demandeurs en ont été informés. Le déversement a souillé ou endommagé des filets, bouées, pièges et autres équipements de pêche, ce qui a empêché les pêcheurs de s'en servir et les a privés d'un revenu pendant la période

amount has been made to the owners. At the present time it is not possible to predict what involvement, if any, there will be on the part of the Fund in the settlement of the Crown's claim.

Vasco D'Orey Incident

On January 3, 1980, the Crown served upon me a copy of the Statement of Claim in the matter of Her Majesty the Queen in Right of Canada and William Ryan vs. the ship VASCO D'OREY and her owners Empresa de Pesca de Viana S.A.R.L. of Portugal. This claim was launched in the Federal Court on September 29, 1979, and the Administrator became a party to the proceedings according to the provisions on section 743 of the Canada Shipping Act.

On September 29, 1977, the Portuguese trawler VASCO D'OREY containing an estimated 75 700 litres of diesel fuel was on fire in St. John's Harbour, Newfoundland. Following unsuccessful attempts to extinguish the fire, the ship was towed out of the harbour but broke its tow and drifted ashore in Freshwater Bay. The Crown's agents, acting on authorization under section 729 of the Act, took steps to burn the diesel fuel aboard the ship as a preventive measure to avoid possible pollution of Canadian waters.

The Crown claims the costs and expenses of this preventive action amounted to \$39,313.36 and that this sum is recoverable from the owners of the ship under section 734 of the Act. The ship's owners, as defendants, have filed a defence alleging negligence and failure to take reasonable steps in the towing operation on the part of the Crown's agents which resulted in the ship breaking adrift and foundering. On February 26, 1980, the defendants filed a counterclaim for damage and loss to the ship, its fishing gear and equipment. An examination for discovery was conducted in Portugal in January. Although this matter has not come to trial at the date of this report, it could involve the Fund in a contingent liability of approximately \$39,000.

Oil Spill Kingston Area

On or about October 21, 1979, there was a spill of Bunker C oil, estimated to be between 190 and 380 litres, which came ashore along a three mile stretch of beaches between Les Moines Point and Carruthers Point approximately five miles west of the City of Kingston on the north shore of Lake Ontario. This shore line is an environmentally sensitive tourist area, which at the time of the spill was accommodating large flocks of migratory water fowl. Because of the threat of pollution in Canadian waters, cleanup operations were conducted under the supervision of the Canadian Coast Guard. The cost of this cleanup action

nécessaire pour le nettoyage de leur équipement ou pendant que les demandeurs attendaient la livraison d'un équipement de rechange. Cette perte était directement attribuable aux hydrocarbures qui souillaient les engins de pêche et constituait une "perte réelle" au sens de la Loi. Les propriétaires du KURDISTAN ont reconnu cette responsabilité. Je crois savoir que 381 réclamations, tant pour dommages que pour perte de revenu, représentant au total près de \$1,189,480, ont été soumises aux propriétaires du navire et que presque toutes ces réclamations ont maintenant été réglées de façon satisfaisante.

Les frais encourus par la Couronne suite à la rupture du KURDISTAN, y compris le coût des opérations de nettoyage, se chiffrent à \$6,946,109 au total et cette somme a été réclamée des propriétaires. Il est actuellement impossible de prévoir ce que la Caisse devra verser pour régler en partie la réclamation de la Couronne.

L'affaire du Vasco D'Orey

Le 3 janvier 1980, la Couronne m'a signifié copie de la réclamation concernant l'affaire "Sa Majesté la Reine du Canada et William Ryan contre le navire VASCO D'OREY et ses propriétaires, Empresa de Pesca de Viana S.A.R.L. du Portugal." Cette réclamation a été présentée à la Cour fédérale le 29 septembre 1979, et le Directeur est devenu partie aux procédures conformément aux dispositions de l'article 743 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le 29 septembre 1977, le chalutier portugais VASCO D'OREY qui avait à bord près de 75 700 litres de combustible diesel prenait feu dans le port de Saint-Jean (Terre-Neuve). L'incendie n'ayant pu être éteint après quelques tentatives, le navire fut remorqué hors du port, mais il rompit sa remorque et dériva sur la côte dans la baie Freshwater. Les agents de la Couronne ont, conformément à une autorisation accordée en vertu de l'article 729 de la Loi, pris des mesures pour faire brûler le combustible diesel à bord du navire afin de prévenir la pollution des eaux canadiennes.

La Couronne réclame le coût de cette action préventive qui s'élève à \$39,313.36 et cette somme peut être recouvrée des propriétaires du navire en vertu de l'article 734 de la Loi. À titre de défendeurs, les propriétaires du navire ont présenté une défense alléguant négligence et omission de prendre des mesures suffisantes dans le remorquage, de la part des agents de la Couronne, ce qui aurait eu pour résultat le fait que le navire soit parti à la dérive et se soit échoué. Le 26 février 1980, les défendeurs ont déposé une demande reconventionnelle pour endommagement et perte du navire, de ses engins de pêche et de son équipement. Un examen préalable a été entrepris au Portugal en janvier.

amounted to \$58,633.82. The ship which caused this spill has not been identified. It is therefore possible that a claim against the Fund for recovery of these costs will be made under the provisions of section 745 of the Act. This could present another contingent liability of the Fund.

The total payments out of the Fund during the fiscal year, at the request or upon the order of the Administrator, under subsection 740(1) and section 742 of the Act, amounted to \$36,949.90. This total sum included \$9,895.86 paid in full settlement of the Crown's claim relating to the ISLAND SPRUCE incident; \$12,800 paid to the Administrator for his services in dealing with claims and administering the Fund; \$1,092.67 for the Administrator's travelling expenses; \$372.17 for Administrator's stationery; \$12,789.20 paid to the Administrator's solicitors for their fees and disbursements.

There was a balance of \$56,793,565.16 in the Maritime Pollution Claims Fund as of March 31, 1980. Financial reporting on the Fund may be found in the Public Accounts of Canada for this fiscal year.

Yours sincerely,



K.J. Burbridge,
Administrator,
Maritime Pollution Claims Fund.

L'affaire n'a pas encore été portée devant un tribunal, mais il se pourrait que la responsabilité de la Caisse y soit engagée pour un montant approximatif de \$39,000.

Déversement d'hydrocarbures — Région de Kingston

Le 21 octobre 1979, ou vers cette date, il s'est produit un déversement de mazout lourd de 190 à 380 litres qui s'est déposé sur trois milles de plage entre la pointe des Moines et la pointe Carruthers à environ cinq milles à l'ouest de Kingston sur la côte nord du lac Ontario. Cette section est fréquentée par les touristes et c'est une zone écologique. Au moment du déversement, elle accueillait un grand nombre d'oiseaux aquatiques migrateurs. Étant donné le risque de pollution dans des eaux canadiennes, des travaux de dépollution ont été faits sous la surveillance de la Garde côtière canadienne. Le coût de ce nettoyage s'élève à \$58,633.82. Le navire qui a causé ce déversement n'a pas été retracé. Il est donc possible qu'une réclamation contre la Caisse soit présentée pour le recouvrement de ces frais aux termes des dispositions de l'article 745 de la Loi, ce qui pourrait constituer une autre responsabilité contingente de la Caisse.

Le total des paiements qui ont été faits à même les réserves de la Caisse au cours de l'année financière, à la demande ou sur l'ordre du Directeur, aux termes du paragraphes 740(1) et de l'article 742 de la Loi, s'élève à \$36,949.90. Ce total comprend les sommes suivantes: \$9,895.86 pour paiement intégral de la réclamation de la Couronne relativement à l'affaire du navire ISLAND SPRUCE, \$12,800 payés au Directeur pour le traitement des réclamations et l'administration de la Caisse, \$1,092.67 pour les frais de déplacement du Directeur, \$372.17 pour ses fournitures de bureau, et \$12,789.20 versés au avocats du Directeur à titre d'honoraires et débours.

Au 31 mars 1980, le solde de la Caisse de réclamations de la pollution maritime était de \$56,793,565.16. On peut trouver les états financiers de la Caisse en consultant les Comptes publics du Canada pour l'année financière actuelle.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de ma haute considération.

Le Directeur de la Caisse des
réclamations de la pollution
maritime.



K.J. Burbridge