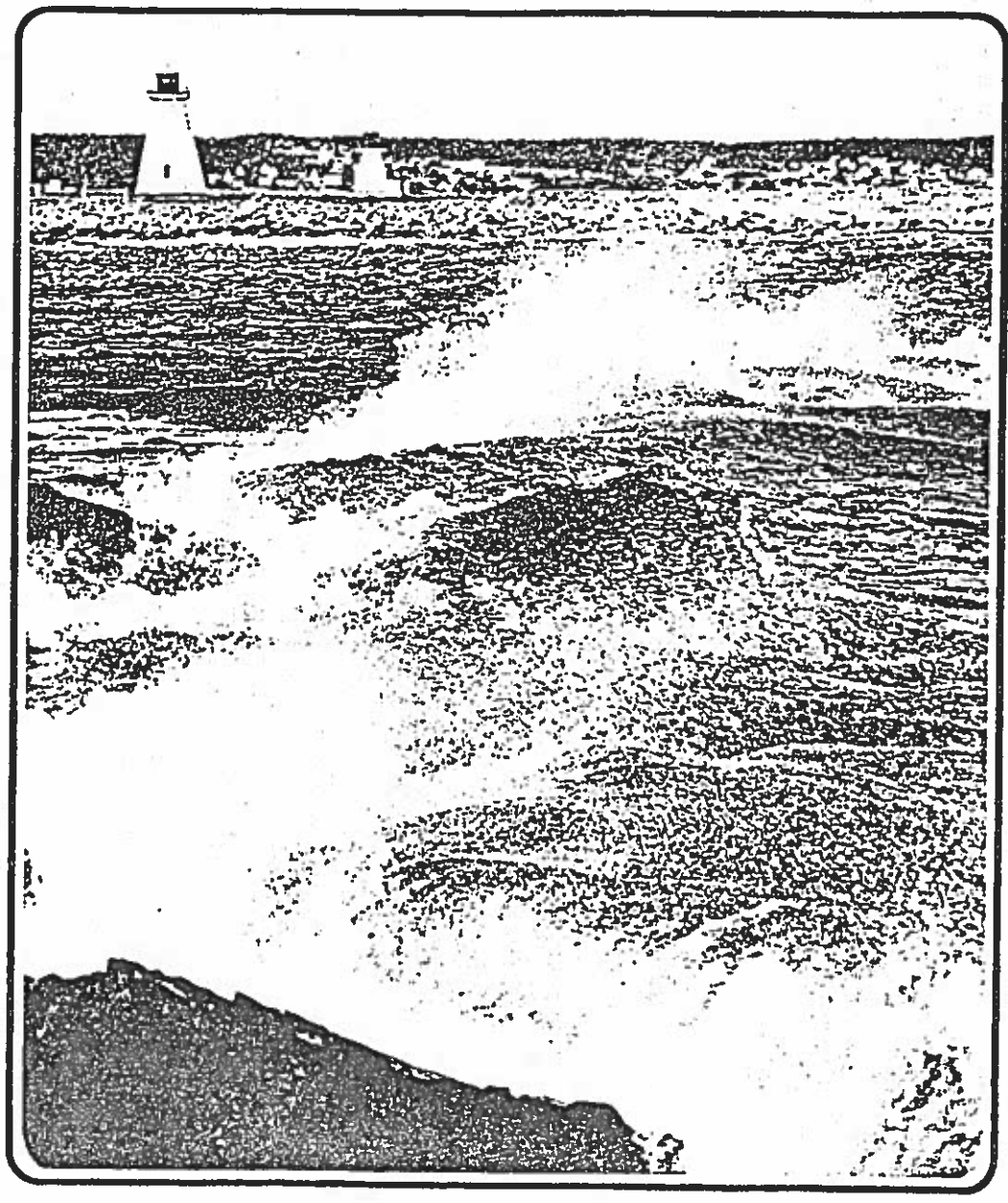


11-7) M2204-208

TP 208



Annual Report 1976-77

Rapport Annuel 1976-77

**Maritime Pollution
Claims Fund**

**La Caisse de Réclamations
de la pollution maritime**

The Honourable Otto Lang, P.C., O.C., M.P.,
Minister of Transport,
Transport Canada Building,
Ottawa, Ontario.
K1A 0N5

L'honorable Otto Lang, C.P., C.R., député,
Ministre des Transports,
Immeuble Transports Canada,
Ottawa, Ontario.
K1A 0N5

Dear Mr. Lang:

Monsieur le ministre,

To fulfill the duty imposed upon me by section 747 of the Canada Shipping Act, I have the honour to submit to you my Annual Report on my operations as Administrator of the Maritime Pollution Claims Fund under Part XX of the Act for the fiscal year from April 1st, 1976 to March 31st, 1977.

Pour remplir le devoir qui m'incombe en vertu de l'article 747 de la Loi sur la marine marchande du Canada, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les opérations effectuées par moi à titre de directeur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime en vertu de la Partie XX de la Loi pour l'année fiscale à compter du 1er avril, 1976, jusqu'au 31 mars, 1977.

In my last annual report, for the fiscal year 1975-76, I reported on litigation which had then arisen from the grounding of the ship "GOLDEN ROBIN" and the consequent oil discharge at Dalhousie, New Brunswick, on September 30th, 1974. At the end of the fiscal year, after the expiry of the two-year prescriptive period enacted by subsection 734(4) of the Act, there was a web of six lawsuits before the Federal Court arising from the same incident.

Dans mon dernier rapport annuel, pour l'année fiscale 1975-76, j'ai fait rapport sur les procès alors intentés comme résultat de l'échouement du navire GOLDEN ROBIN et du déversement d'huile qui en a résulté à Dalhousie, Nouveau Brunswick, le 30 septembre 1974. À la fin de l'année fiscale, après l'écoulement de la période prescriptive de deux années établie par le paragraphe 734(4) de la Loi, il y avait un enchaînement de six litiges devant la Cour Fédérale comme suite du même incident.

The first lawsuit is taken by Her Majesty in right of Canada against Warwick Shipping Company Limited (henceforth "Warwick") as owner of the "GOLDEN ROBIN", the ship herself, the ship's master and the pilot on duty at the time of the incident. The Crown alleges negligence on Warwick's part by way of improper navigation. The suit is for the recovery of a sum in excess of \$195,000.00 as the cost of remedial action authorized by the Governor in Council.

Le premier litige est intenté par Sa Majesté au droit du Canada contre Warwick Shipping Company Limited (ci-après "Warwick") comme propriétaire de GOLDEN ROBIN, le navire lui-même, le capitaine du navire et le pilote en devoir au moment de l'incident. La Couronne allègue négligence de la part de Warwick par voie de navigation fautive. La poursuite est pour le paiement d'une somme excédant \$195,000.00 pour le coût du redressement autorisé par le Gouverneur en conseil.

The second lawsuit is taken by Canadian International Paper Company Limited and New Brunswick International Paper Company Limited against Warwick for the recovery of actual loss or damage incurred by them for the cost of clean-up operations, loss of production, loss of material, etc. amounting to \$35,000.00.

Le deuxième litige est intenté par Canadian International Paper Company Limited et New Brunswick International Paper Company Limited contre Warwick pour le recouvrement de perte ou dommages réels encourus par elles pour le coût de nettoyage, perte de production, perte de matériaux, etc., au montant de \$35,000.00.

The third lawsuit is taken by the fisherman Eudore Boudreau against both Her Majesty and Warwick as defendants for actual loss or damage to his fishing nets amounting to \$3,000.00. In this case negligence is alleged on the Crown's part arising from the presence of uncharted underwater obstructions and from wharf construction in the course of which dynamiting placed rock in the ship's course in the channel thus causing the "GOLDEN ROBIN" grounding and oil discharge. Negligence is also alleged against Warwick by way of improper navigation.

Le troisième litige est intenté par le pêcheur Eudore Boudreau contre Sa Majesté et Warwick défenderesses pour perte ou dommages réels à ses filets de pêche au montant de \$3,000.00. Dans cette cause, il y a allégation de négligence de la part de la Couronne résultant de la présence d'une obstruction sous-marine non signalée et de la construction d'un quai par un dynamitage qui aurait mis de la pierre dans la voie du navire dans le chenal donnant lieu ainsi à l'échouement de GOLDEN ROBIN et au déversement d'huile. Il y a aussi allégation de négligence contre Warwick par voie de navigation fautive.

The fourth lawsuit is taken by Victorien Landry against Her Majesty and Warwick for actual loss or damage to his land amounting to \$49,000.00. The same allegations of negligence against Warwick and Crown as those made in the third lawsuit are made in this suit.

Le quatrième litige est intenté par Victorien Landry contre Sa Majesté et Warwick pour perte ou dommages réels à son terrain au montant de \$49,000.00. Les mêmes allégations de négligence contre Warwick et la Couronne que celles dans le troisième litige sont faites dans cette cause.

In these four cases in which Warwick is a party defendant, the proceedings have been served on me thereby making of me, as Administrator, a statutory party to them by virtue of section 743 of the Act.

The fifth lawsuit is taken by Warwick against Her Majesty for the recovery of actual loss or damage amounting to nearly \$2,300,000.00 for repairs to the ship "GOLDEN ROBIN", loss of time and other grounds. The same allegations of negligence on the Crown's part as those in the third and fourth lawsuits are made in this suit. The Crown alleges the same negligence on Warwick's part by way of improper navigation as it has alleged in the first lawsuit and has called in the wharf construction contractors as third parties.

The sixth lawsuit is taken by Golden Eagle Canada Limited and New Brunswick Electric Power Commission against Her Majesty for actual loss or damage through loss of oil cargo, expenses and survey reports amounting to \$54,000.00. This suit is based on the same allegations of negligence against the Crown as those made in the third, fourth and fifth lawsuits.

In the last two cases, in which Warwick is not a party defendant, the proceedings have not been served on me and I am not a party thereto as Administrator.

Thus, the grounding of the ship "GOLDEN ROBIN" and the consequent oil discharge from the ship have given rise to litigation involving a total sum in excess of \$2,636,000.00. Of this total sum, over \$282,000.00 is claimed in four suits against Warwick related to oil pollution in which I am a party in the role of a subsidiary defendant in that I would become liable to pay the amount of any judgment against Warwick should the company itself fail to make payment. Of the same total sum, \$2,354,000.00 is claimed in two suits against the Crown unrelated to the oil pollution and to which I am not a party as Administrator but in which allegations of negligence made against the Crown are such that, if established for the purposes of the first suit by the Crown against Warwick, they would free both Warwick and me, as Administrator, from liability to the Crown by virtue of paragraph 735(1)(a) of the Act.

In the four cases to which I am a party as Administrator, I am represented by the same firm of solicitors. In the other two cases to which I am not a party, my solicitors are keeping a watching brief. Because the litigation arising from the "GOLDEN ROBIN" incident is the first under Part XX of the Canada Shipping Act, I view as important the precedents which will be established.

As a further consequence of the "GOLDEN ROBIN" incident, over and above the actual litigation, Eudore Boudreau, the plaintiff in the third lawsuit, also made directly to me a fisherman's claim under section 746 of the Act for loss of revenue

Dans ces quatre causes où Warwick est partie défenderesse, les procédures m'ont été signifiées me rendant ainsi, à titre de directeur, partie statutaire en vertu de l'article 743 de la Loi.

Le cinquième litige est intenté par Warwick contre Sa Majesté pour le recouvrement de perte ou dommages réels au montant de presque \$2,300,000.00 pour réparations au navire GOLDEN ROBIN, perte de temps et autres motifs. Les mêmes allégations de négligence de la part de la Couronne que celles dans les troisième et quatrième litiges sont faites dans cette cause. La Couronne allègue la même négligence de la part de Warwick par voie de navigation fautive qu'elle a allégué dans le premier litige et elle a appelé en garantie les entrepreneurs de la construction du quai.

Le sixième litige est intenté par Golden Eagle Canada Limited et New Brunswick Electric Power Commission contre Sa Majesté pour perte ou dommages réels encourus par les demandresses par suite de perte de cargaison, dépenses, visite et expertise au montant de \$54,000.00. Ce procès est basé sur les mêmes allégations de négligence de la part de la Couronne que celles dans les troisième, quatrième et cinquième litiges.

Dans les deux dernières causes, où Warwick n'est pas partie défenderesse, les procédures ne m'ont pas été signifiées et je ne suis pas partie en cause à titre de directeur.

Ainsi donc, l'échouement du navire GOLDEN ROBIN et le déversement d'huile qui en a résulté ont donné lieu à des litiges pour une somme totale d'au delà de \$2,636,000.00. De cette somme totale, au delà de \$282,000.00 sont réclamés dans quatre poursuites contre Warwick fondées sur la pollution par huile auxquelles je suis partie dans le rôle de défendeur subsidiaire en ce que je deviendrais responsable pour le paiement de tout jugement contre Warwick si la compagnie faisait défaut de paiement. De cette même somme totale, \$2,345,000.00 sont réclamés dans deux litiges sans lien avec la pollution par huile et auxquels je ne suis pas partie mais dans lesquels les allégations de négligence contre la Couronne sont telles que, si elles étaient établies pour les fins du premier procès par la Couronne contre Warwick, elles libéreraient et Warwick et moi-même, à titre de directeur, de responsabilité envers la Couronne en vertu de l'alinéa 735(1)(a) de la Loi.

Dans les quatre causes où je suis partie à titre de directeur, je suis représenté par la même étude de procureurs. Dans les deux autres causes où je ne suis pas partie, mes procureurs surveillent les démarches des parties. Parce que les litiges fondés sur l'incident GOLDEN ROBIN sont les premiers en vertu de la Partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada, je me rends compte de l'importance des précédents qui seront établis.

Aussi comme conséquence de l'incident GOLDEN ROBIN, en plus des litiges eux-mêmes, Eudore Boudreau, le demandeur dans le troisième litige, m'a adressé directement une réclamation de pêcheur en vertu de l'article 746 de la Loi pour perte de revenus au montant de \$1,050.00. Comme sa réclamation n'avait aucun lien avec les litiges et était de nature différente, je ne reconnaissais aucun motif pour retarder sa disposition jusqu'à l'issue des litiges. Après enquête comprenant un examen du pêcheur réclamant et de ses livres de compte aux

amounting to \$1,050.00. Because his claim was unrelated to any of the litigation and was of a different nature, I saw no reason to delay adjudication upon it pending the outcome of any of the litigation. After an investigation involving an examination of the claimant fisherman and his books of account at the offices of his solicitor in Carleton, P.Q., and information gleaned from the two departments of government most closely involved, from persons concerned in the remedial action taken and from firms and persons in the region, I directed payment to the claimant fisherman of \$300.00 which has been paid to him from the Fund.

The Fund is involved in further litigation arising from the stranding at Sober Island, Nova Scotia, on September 29th, 1974, of the towed ship "ISLAND SPRUCE" when she broke adrift from the towing ship "SURVEY VENTURE". The lawsuit is taken by Her Majesty in right of Canada under subsection 734(2) of the Act for the recovery of \$13,339.13 said to be the cost and expenses incurred by the Minister of Transport for steps taken by him pursuant to section 729 for the removal of Diesel oil from the stranded ship in order to prevent pollution. The suit is taken against "ISLAND SPRUCE", "SURVEY VENTURE", National Trading Limited and Limestone Transport Company Limited as "owners" of "ISLAND SPRUCE" within the meaning of the Act and against Gregmar Shipping & Trading Company Limited and Maritime Shipping Limited as "owners" of "SURVEY VENTURE" within the meaning of the Act. The proceedings have been served on me thereby making of me, as Administrator, a statutory party to them.

Consequently, at the end of the fiscal year, the litigation arising from the "GOLDEN ROBIN" incident and from the "ISLAND SPRUCE" incident involved the Fund in contingent liabilities which could exceed \$295,000.00.

Throughout the fiscal year, a number of other claims were made to me which I had to refuse to entertain because they were not within the provisions of Part XX of the Canada Shipping Act. The various motives of refusal on my part were lack of authorization by the Governor in Council required by paragraph 734(1)(c) for remedial action taken, expiry of the prescriptive period of two years enacted by subsection 734(4) and by section 746, the fact that a discharge of oil was from a ship not carrying oil "in bulk" as required by paragraph 734(1)(a), the fact that the polluting oil had not been discharged from a ship as required by sections 729, 734 and 745 or the fact that the oil discharged from a ship carrying oil "in bulk" had not been so discharged in those Canadian waters set out in subsection 727(2) of the Act. In such cases, I am neither entitled nor compelled to review claims, consent to settlement of claims or direct payments of claims.

The payment into the Fund of fifteen cents in respect of each ton of oil imported by ship into Canada in bulk as cargo and in respect of each ton of oil shipped from any place in Canada in bulk as cargo of a ship established under section 748 of the Act and by Order-in-Council P.C. 1973-2699 was cancelled as of September 1st, 1976, by Order-in-Council P.C. 1976-2036, of August 5th, 1976. However, by virtue of subsection 737(2) of the

bureaux de ses procureurs à Carleton, P.Q., et des renseignements pris auprès des deux ministères du gouvernement les plus intimement concernés, auprès de personnes participant au redressement de la pollution et auprès de personnes et bureaux dans la région, j'ai ordonné paiement au réclamant de la somme de \$300.00 qui lui a été payée à même la Caisse.

La Caisse est engagée dans un autre litige provenant de l'échouement à Sober Island, Nouvelle Écosse, le 29 septembre 1974, du navire remorqué ISLAND SPRUCE quand il se dégagea du navire remorqueur SURVEY VENTURE. La poursuite est intentée par Sa Majesté au droit du Canada en vertu du paragraphe 734(2) de la Loi pour le recouvrement de \$13,339.13 pour les frais et dépenses encourus par le Ministre des Transports pour les mesures prises par lui en vertu de l'article 729 pour l'enlèvement d'huile Diesel du navire échoué afin de prévenir la pollution. L'action est prise contre ISLAND SPRUCE, SURVEY VENTURE, National Trading Limited et Limestone Transport Company Limited comme "propriétaires" de ISLAND SPRUCE au sens de la Loi et contre Gregmar Shipping & Trading Company Limited et Maritime Shipping Limited comme "propriétaires" de SURVEY VENTURE au sens de la Loi. Les procédures m'ont été signifiées faisant ainsi de moi, à titre de directeur, partie statutaire.

Conséquemment, à la fin de l'année fiscale, les litiges provenant de l'incident GOLDEN ROBIN et de l'incident ISLAND SPRUCE pouvaient peut-être mettre la Caisse en jeu pour une responsabilité excédant \$295,000.00.

Pendant l'année fiscale, j'ai reçu d'autres réclamations que j'ai dû refuser d'accueillir parce qu'elles ne cadraient pas avec les dispositions de la Partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada. Les divers motifs de refus étaient le défaut d'autorisation par le Gouverneur en conseil exigée par l'alinéa 734(1)(c) pour tout redressement effectué, l'écoulement de la période prescriptive de deux années établie par le paragraphe 734(4) et l'article 746, le fait que le déversement d'huile n'était pas attribuable à un navire transportant l'huile "en vrac" aux termes de l'alinéa 734(1)(a), le fait que l'huile déversée n'avait pas été déversée par un navire tel qu'exigé par les articles 729, 734 et 745 ou le fait que l'huile déversée par un navire transportant l'huile en vrac n'avait pas été ainsi déversée dans les eaux canadiennes nommées au paragraphe 727(2). Dans de tels cas, je ne suis ni autorisé ni obligé par la Loi d'examiner des réclamations, de les régler ou d'en ordonner paiement.

Le paiement à la Caisse de quinze cents pour chaque tonne d'huile importée en vrac au Canada comme cargaison de navire et pour chaque tonne d'huile expédiée en vrac d'un lieu quelconque du Canada comme cargaison de navire par suite des dispositions de l'article 748 de la Loi et de l'arrêté en conseil C.P. 1973-2699 a été annulé à compter du 1er septembre, 1976, par l'arrêté en conseil C.P. 1976-2036 du 5 août, 1976. Toutefois, en vertu du paragraphe 737(2) de la Loi, le Ministre des Finances crédite encore à la Caisse un intérêt au taux fixé par le Gouverneur en conseil sur le solde créancier de la Caisse.

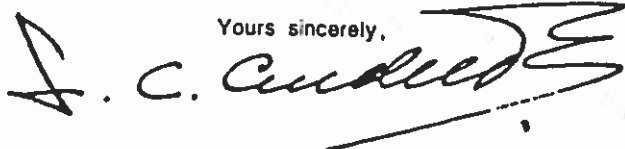
Le total des paiements sur la Caisse durant l'année fiscale à ma demande ou sur mon ordre est de \$22,714.18. Cette somme se compose comme suit: \$300.00 payés à un pêcheur pour perte de revenus en vertu de l'article 746 de la Loi comme résultat du déversement GOLDEN ROBIN, \$14,850.00 payés à

Act, the Minister of Finance continues to credit to the Fund interest at the rate fixed by the Governor in Council on the balance from time to time to the credit of the Fund.

The total payments out of the Fund during the fiscal year, at my request or upon my order, amount to \$22,714.18. This total sum is made up of the following items: \$300.00 paid to a fisherman for loss of revenue under section 746 of the Act as a result of the "GOLDEN ROBIN" oil discharge, \$14,850.00 paid to me under subsection 740(1) for my fee as Administrator and for twenty-nine and one half days throughout the fiscal year spent dealing with claims, \$358.01 paid to me for travelling expenses under subsection 740(1), \$136.07 paid for long-distance telephone charges and \$7,070.10 paid to my solicitors under section 742 and subsection 740(1) of the Act for their fees and disbursements in the various lawsuits arising from the "GOLDEN ROBIN" incident.

On March 31st, 1977, I am informed that there was a balance of \$43,440,956.74 in the Maritime Pollution Claims Fund.

Yours sincerely,

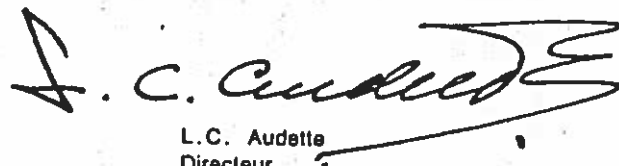


L. C. Audette,
Administrator,
Maritime Pollution Claims Fund.

moi en vertu du paragraphe 740(1) pour mes honoraires d'administration et pour vingt-neuf jours et demi durant l'année fiscale occupés à traiter de réclamations, \$358.01 payés à moi pour dépenses de voyage en vertu du paragraphe 740(1), \$136.07 payés pour frais d'appels téléphoniques interurbains et \$7,070.10 payés à mes procureurs en vertu de l'article 742 et du paragraphe 740(1) de la Loi pour leurs honoraires et déboursés dans les divers litiges provenant de l'incident GOLDEN ROBIN.

Au 31 mars, 1977, on m'informe qu'il y avait une balance de \$43,440,956.74 dans la Caisse des réclamations de la pollution maritime.

Veillez croire, monsieur le ministre, à ma considération distinguée.



L. C. Audette
Directeur,
Caisse des réclamations de la
pollution maritime.