



Annual Report 1978 - 79

Rapport Annuel 1978-79

**Maritime Pollution
Claims Fund**

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

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

The Honourable Donald Mazankowski,
Minister of Transport,
Transport Canada Building,
Ottawa, Ontario,
K1A 0N5.

Dear Mr. Mazankowski:

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, 1978 to March 31, 1979. This report is made to you in accordance with the provisions of section 747 of the Canada Shipping Act.

By Order-in-Council PC 1978-1543, I was appointed Administrator of the Fund, effective June 22, 1978, succeeding my predecessor L.C. Audette, Q.C.

From the date of my appointment as Administrator until March 31, 1979, no new claims were made to me or against the Fund under Part XX of the Canada Shipping Act.

In previous annual reports reference was made to litigation which had arisen from the grounding of the ship "GOLDEN ROBIN" and the consequent oil discharge at Dalhousie, New Brunswick, on September 30, 1974. That litigation involves six lawsuits which are still before the Federal Court and examinations on discovery, in which the Administrator is participating, are continuing. This litigation involves a total sum exceeding \$2 636 000. Of this total, approximately \$282 000. is claimed in four lawsuits against the Warwick Shipping Company Limited, the owners of "GOLDEN ROBIN". These four lawsuits are related to oil pollution and by virtue of section 743 of the Act involve the Administrator as a statutory party or subsidiary defendant, who would be liable to pay the amount of any judgment against Warwick Shipping if that Company failed to make payment. More examinations on discovery are anticipated before these cases go to trial.

L'honorable Donald Mazankowski,
Ministre des Transports,
Immeuble Transports Canada,
Ottawa (Ontario).
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

A 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 1978 au 31 mars 1979, conformément aux dispositions de l'article 747 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

En vertu du décret du Conseil privé no 1978-1543, j'ai été nommé directeur de la Caisse et à ce titre, j'ai succédé à M. L.C. Audette, C.R., à compter du 22 juin 1978.

De la date de ma nomination jusqu'au 31 mars 1979, aucune nouvelle réclamation ne m'a été adressée personnellement ou faite à la Caisse, aux termes de la Partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Il a été mentionné dans les rapports annuels précédents que la question 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, a été soumise aux tribunaux. Six poursuites ont été engagées et des interrogatoires préalables, auxquels le directeur prend part, ont été entrepris. A noter par ailleurs que la Cour fédérale n'a pas encore rendu son verdict quant aux six poursuites susmentionnées. Ces dernières représentent au total plus de \$2 636 000 et de ce montant, environ \$282 000 sont réclamées dans le cadre des quatre poursuites intentées contre les propriétaires du GOLDEN ROBIN, la Warwick Shipping Company Limited. Ces quatre poursuites se rapportent au déversement d'hydrocarbures, et aux termes de l'article 743 de la Loi, mettent le directeur en cause au titre de partie statutaire ou de défendeur secondaire, qui serait tenu de payer le montant de tout procès ayant entraîné un jugement contre la Warwick Shipping Company Limited, si cette dernière omettait d'effectuer le paiement requis. On prévoit que d'autres interrogatoires préalables seront effectués avant que les cas susmentionnés soient soumis aux tribunaux.

The Fund is also involved in other litigation currently before the Federal Court relating to the ship "ISLAND SPRUCE", which became stranded at Sober Island, Nova Scotia on September 29, 1974, when she broke adrift from the towing ship "SURVEY VENTURE". This lawsuit was taken by the Crown in right of Canada under section 734(2) of the Act for the recovery of costs and expenses incurred by the Minister of Transport, when he took steps, pursuant to section 729 of the Act, to remove diesel oil from the grounded ship in order to prevent pollution. The lawsuit was taken against several parties but is directed primarily against the ship "ISLAND SPRUCE" and its owners, National Trading Limited, A Cayman Islands Corporation, which Company has not entered any plea in this case and does not appear to have any insurance or apparent assets upon which to realize. Because the Administrator is a statutory party and subsidiary defendant in this legal action, it is likely that the Crown's claim will be payable from the Fund. In order to avoid additional expense, a settlement may be reached on this claim, which the Crown has indicated will be reduced to \$10 514.20 from the figure of \$13 339.13 mentioned in the Administrator's Annual Report 1976-77.

On March 15, 1979, the tanker "KURDISTAN" registered in the United Kingdom, broke up in Cabot Strait between Port aux Basques, Newfoundland, and Sydney, Nova Scotia. The bow and stern section of the tanker, carrying 29 000 tons of bunker C oil owned by Golden Eagle, separated causing an oil spill estimated to range between 3 500 and 7 000 tons. Pursuant to section 729(1) of the Canada Shipping Act, the Minister of Transport authorized the taking of salvage and preventative measures to minimize the extent of possible damage which the pollutant might cause in waters to which Part XX of the Canada Shipping Act applies. At the close of the fiscal year these measures are continuing. At this stage it is not possible to predict the extent of the loss or damage, if any, to property owners of fishermen as a result of this oil spill. Neither is it possible to estimate the cost of preventative and clean-up measures that will be taken and which may involve the Fund.

La responsabilité de la Caisse est aussi engagée relativement à d'autres cas en litige dont la Cour fédérale a été saisie. Il s'agit notamment du navire ISLAND SPRUCE qui s'est échoué sur l'île Sober, en Nouvelle-Écosse, le 29 septembre 1974, lorsque le câble le reliant au bâtiment remorqueur SURVEN VENTURE s'est rompu. Une action en justice a été intentée au nom de Sa Majesté la Reine du Canada, conformément aux dispositions du paragraphe 734(2) de la Loi, qui vise le paiement des frais et dépenses engagés par le ministre des Transports lorsque ce dernier a pris, en application de l'article 729 de la Loi, des mesures en vue d'enlever le carburant diesel que transportait le navire échoué et de prévenir son déversement. Une action a été intentée contre plusieurs parties, mais elle vise surtout le navire ISLAND SPRUCE et son propriétaire, la société National Trading Limited, des Iles Caïmans, qui n'a présenté aucune défense et il ne semble pas qu'il ait d'assurance ou de biens apparents réalisables. Or, étant donné que le directeur agit en tant que partie statutaire et défendeur secondaire dans le cas précité, il est probable que la réclamation de la Couronne sera payée par la caisse. Afin d'éviter des dépenses supplémentaires, il se peut que cette réclamation fasse l'objet d'un règlement transactionnel. La Couronne a laissé entendre que le montant de cette réclamation pourrait être réduit de \$13 339.13, somme indiquée dans le rapport annuel 1976-1977, du directeur, à \$10 514.20.

Le 15 mars 1979, le navire pétrolier KURDISTAN, immatriculé au Royaume-Uni, s'est rompu dans le détroit de Cabot, entre Port-aux-Basques (Terre-Neuve) et Sydney (Nouvelle-Écosse). L'avant et l'arrière de ce pétrolier qui transportait 29 000 tonnes de mazout de soute C appartenant à la Golden Eagle, se sont séparés et un déversement d'hydrocarbures de l'ordre de 3 500 à 7 000 tonnes en a résulté. En application du paragraphe 729(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada, le ministre des Transports a autorisé la prise de mesures de sauvetage et de précaution afin de réduire au maximum les dégâts pouvant être causés par cet agent de pollution dans les eaux visées par la Partie XX de la Loi sur la marine marchande du Canada. Ces mesures seront encore en vigueur à la fin de l'année financière. Il n'est pas possible, à l'heure actuelle, de se prononcer sur l'importance des pertes ou dommages subis (le cas échéant) par les propriétaires ou par les pêcheurs en conséquence du déversement d'hydrocarbures. Il n'est pas possible non plus d'évaluer le coût des mesures préventives et de nettoyage qui seront prises et qui peuvent engager la Caisse.

There is a steadily growing interest in the Fund on the part of the general public. Throughout the year there has been a marked increase in the volume of inquiries relating to the nature and operation 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 Canada Shipping Act amount to \$13 427.71. This total sum is made up of the following items: \$10 200. paid to the Administrator as his fee and allowance for dealing with claims; \$1 695.77 paid to the Administrator's solicitors for their fees and disbursements; \$855.25 paid for a copy of the examination on discovery in the case of *The Queen vs. Golden Robin et al*; \$676.69 paid for office furniture.

There was a balance of \$51 288 811.36 in the Maritime Pollution Claims Fund as of March 31, 1979. The Fund is part of the Consolidated Revenue Fund. The financial reporting of 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.

On constate que le public montre, de façon soutenue, un intérêt de plus en plus marqué envers la Caisse. Le nombre des questions sur la nature et le fonctionnement de la Caisse a augmenté de manière remarquable au cours de l'année écoulée.

Le total des paiements qui ont été faits à même les fonds de la Caisse au cours de l'année financière, à la demande ou sur l'ordre du directeur, aux termes du paragraphe 740(1) et de l'article 742 de la Loi sur la marine marchande du Canada, s'élève à \$13 427.71, soit \$10 200 versés au directeur à titre d'honoraires et d'allocations pour le traitement des réclamations, \$1 695.77 versés aux avocats du directeur à titre d'honoraires et de débours, \$855.25 pour l'obtention d'une copie de l'interrogatoire préalable relatif à l'affaire de Sa Majesté la Reine contre le GOLDEN ROBIN et autres, ainsi que \$676.69 pour l'achat de meubles de bureau.

Au 31 mars 1979, le solde de la Caisse de réclamations de la pollution maritime était \$ 51 288 811.36. La Caisse fait partie du Fonds de revenu consolidé. On peut se reporter à ses états financiers 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 de
réclamations de la pollution
maritime.



K.J. Burbridge



Transport
Canada

Transports
Canada