



Transport  
Canada

Transports  
Canada

**Annual Report 1980-1981**

**Rapport annuel 1980-1981**

**Maritime Pollution  
Claims Fund**

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

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

Dear Mr. Pepin:

I have the honour to submit to you my annual report on the administration of the Maritime Pollution Claims Fund for the fiscal year from April 1, 1980, to March 31, 1981. This report is made pursuant to section 747 of the Canada Shipping Act.

#### **KURDISTAN Oil Spill**

Since my previous report, the Crown in Right of Canada commenced an action in the Federal Court against the ship KURDISTAN and her registered owners, the Nile Steamship Company Limited. The action recites a claim for the recovery of costs and expenses currently estimated to be \$6,946,109.00 incurred by the Crown in rescuing the crew of the tanker, cleaning up the oil along Newfoundland and Nova Scotia coastlines and disposing of the bow and stern sections of the ship. A copy of the Statement of Claim was served upon me on August 1, 1980, thereby making the Administrator of the Fund a statutory party to the proceedings according to section 743 of the Canada Shipping Act. Since the commencement of this action, three other companies, namely The Northumbrian Shipping Company Limited (the time charterer by demise of the ship), Common Brothers (Management) Limited (the manager of the ship) and Common Brothers Limited (the parent company of both the above companies), have been added as defendant parties. The reason for adding these parties lies in section 727 (1) of the Act according to which any one of the above four defendants could possibly be considered an "owner" of the ship KURDISTAN as that term is defined, and therefore potentially liable for the costs and expenses claimed.

While no further formal proceedings have been taken in the above action, there are two other proceedings outstanding at the present time which are directly relevant to the KURDISTAN litigation.

The first relates to a Statement of Claim issued on May 13, 1980, by the Nile Steamship Company and an action commenced against the Crown in Right of Canada and all others having claims against that company arising out of the KURDISTAN casualty on March 15, 1979. This action seeks a declaration that the Nile Steamship Company is entitled to limit its liability according to provisions in the Canada Shipping Act, in respect of the Crown's claim and other possible claims, to a gross amount of \$3,559,982.40 less payments already made to individual claimants (\$742,784.40) or a total of \$2,817,178.00 plus in-

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

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur la Caisse des réclamations de la pollution maritime pour l'année financière écoulée, soit du 1<sup>er</sup> avril 1980 au 31 mars 1981, conformément aux dispositions de l'article 747 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

#### **Déversement d'hydrocarbures du KURDISTAN**

Depuis mon dernier rapport, la Couronne du droit du Canada a entamé des poursuites devant la Cour fédérale contre le navire KURDISTAN et son propriétaire, la Nile Steamship Company Limited. La réclamation intentée vise à recouvrer les frais et dépenses, qu'on évalue actuellement à 6 946 109 \$, encourus par la Couronne pour le sauvetage de l'équipage du navire-citerne, les opérations de nettoyage le long des côtes de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse et celles entreprises pour se départir des parties avant et arrière du navire. Une copie de l'Avis de réclamation m'a été signifiée le 1<sup>er</sup> août 1980, ce qui me faisait, à titre de Directeur de la Caisse, partie aux procédures en vertu de l'article 743 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Depuis le début de cette poursuite, trois autres sociétés, la Northumbrian Shipping Company Limited (l'affréteur coque-nue du navire), la Common Brothers (Management) Limited (le gérant du navire) et la Common Brothers Limited (l'entreprise-mère des deux sociétés déjà mentionnées) sont venues s'ajouter comme défendeurs. Cette addition s'explique par le paragraphe 727 (1) de la Loi, en vertu duquel n'importe lequel des quatre défendeurs susmentionnés pourrait être considéré comme "propriétaire" du navire KURDISTAN selon la définition donnée à ce mot et pourrait, par conséquent, être tenu responsable des frais et dépenses réclamés.

Même si aucune autre procédure officielle n'a été prise dans le cadre de l'action intentée, il y a présentement deux autres poursuites en suspens qui ont directement trait à l'affaire du KURDISTAN.

La première de ces poursuites origine d'un Avis de réclamation transmis le 13 mai 1980 par la Nile Steamship Company et d'une action intentée contre la Couronne du droit du Canada et toute autre partie ayant déposé une réclamation contre cette société à la suite du naufrage du KURDISTAN survenu le 15 mars 1979. Cette action a pour but d'obtenir que le tribunal déclare que la Nile Steamship Company est en droit de limiter sa responsabilité selon les disposi-

terest and costs. The Crown has filed a defence to this claim denying the Company's entitlement to limit its liability. In view of the potential liability of the Fund pursuant to section 734 of the Act, the Administrator filed an Appearance in this limitation action on November 10, 1980.

The second relates to a Formal Inquiry into the circumstances surrounding the KURDISTAN casualty which commenced in London, England, on January 12, 1981. This Inquiry is being conducted under the auspices of the British Department of Trade, pursuant to an Order of the British Secretary of State for Trade. The purpose of this Inquiry is to determine the causes of the casualty and, if possible, to identify any persons or companies which may have been responsible for the breakup of the tanker and the consequent oil spill. The findings of this Formal Inquiry could have a substantial impact on the two legal actions mentioned above. The Administrator is not a party to the Inquiry proceedings but I am following them closely. The proceedings adjourned on February 20, 1981, and will resume and conclude during the month of July this year.

The extent of any liability on the part of the Fund in the KURDISTAN matter is necessarily dependent upon the outcome of the above mentioned two lawsuits. In the event that the "owners" of the KURDISTAN are entitled to limit their liability and the Crown succeeds in obtaining a judgment awarding its claim for costs and expenses there will remain a shortfall of approximately \$4,128,931. It is expected that the Crown would then seek to recover this amount from the Fund. On the other hand, should the "owners" not be entitled to limit their liability and the Crown succeeds in obtaining a favourable judgment on its claim, the extent to which the Fund will become involved will be determined by the portion of that claim which the Crown is unable to recover from the "owners."

#### **Oil Spill at Point Tupper, N.S.**

On August 30, 1980, there was a spill of what appeared to be bunker oil along the shore line near the Gulf Canada Refinery effluent at Point Tupper, N.S. Gulf Canada maintained that the oil in question did not come from its refinery but was due to a mystery spill. The company's oil spill clean-up crew cleaned up the shore line at an expense of approximately \$20,000.00 and Gulf Canada requested reimbursement of this expense from the Maritime Pollution Claims Fund.

In the normal course, this type of claim would be determined in accordance with section 745 of the Canada Shipping Act, dealing with situations where a claimant is unable to identify a ship which causes the discharge of a pollutant. There was no evidence to

tions contenues dans la Loi sur la marine marchande du Canada, relativement à la réclamation éventuelle, à une somme totale de 3 559 962,40 \$ moins les sommes déjà versées à des individus ayant déposé des réclamations (742 784,40 \$) ou à une somme totale de 2 817 178 \$ plus les intérêts et les frais afférents. La Couronne, en réponse à cette réclamation, nie à la société en cause le droit de limiter sa responsabilité. Comme il est possible, en vertu de l'article 734 de la Loi, que la responsabilité de la Caisse soit engagée, j'ai déposé, à titre de Directeur, le 10 novembre 1980, une demande de comparution dans le cadre de l'action intentée par la Nile Company.

L'autre poursuite se rapporte à une enquête officielle sur les circonstances entourant le naufrage du KURDISTAN, qui a débuté à Londres le 12 janvier 1981. Cette enquête qui se déroule sous la direction du ministère britannique du Commerce, conformément à un arrêté du Secrétaire d'État britannique au Commerce, a pour but de déterminer les causes du naufrage et, si possible, d'établir qui, des personnes ou des sociétés, peut être tenu responsable du bris du navire-citerne et du déversement d'hydrocarbures qui s'en est suivi. Les conclusions de l'enquête pourraient avoir des conséquences importantes sur les deux poursuites susmentionnées. Le Directeur n'est pas partie aux procédures d'enquête; je suis néanmoins l'affaire de très près. Les audiences ont pris fin le 20 février 1981. Le résumé et les conclusions de l'Enquête seront connus en juillet.

L'étendue de la responsabilité de la Caisse dans l'affaire du KURDISTAN dépend, il va sans dire, du règlement des deux autres affaires déjà mentionnées. Si les "propriétaires" du KURDISTAN étaient en droit de limiter leur responsabilité et que la Couronne réussissait à obtenir un jugement reconnaissant le bien-fondé de sa réclamation pour les frais et dépenses encourus, il resterait une somme impayée d'environ 4 128 931 \$.

En pareil cas, la Couronne chercherait très probablement à recouvrer cette somme de la Caisse. En revanche, si les "propriétaires" n'étaient pas en droit de limiter leur responsabilité et que la Couronne réussissait à obtenir un jugement favorable, l'étendue de la responsabilité de la Caisse serait fonction du pourcentage de ladite réclamation que la Couronne ne pourrait recouvrer des "propriétaires".

#### **Déversement d'hydrocarbures à Point Tupper (N.-É.)**

Le 30 août 1980, il s'est produit un déversement de ce qui semble être du mazout lourd le long du littoral de la Nouvelle-Écosse à proximité de l'effluent de la raffinerie de la Gulf Oil du Canada. La société pétrolière maintient que le mazout en ques-

establish that a ship was involved in this incident, nor that the oil in question was discharged by a ship.

Moreover, a claim for the recovery of costs and expenses relating to any clean-up action following an oil spill is subject to the provisions of section 734 of the Act, which requires that clean-up operations must have been authorized by the Governor in Council. This authorization is a statutory condition precedent to the validity of any claim made under section 734. Apparently no such authorization was obtained by Gulf Canada. Accordingly, and over and above any other matters which cast doubt upon my ability to consider this claim against the Fund, the absence of this essential condition made it impossible for me to do so.

### **Oil Spill, Kingston Area**

In my Annual Report of last year, I made reference to a spill of heavy oil, estimated to be between 190 and 380 litres, which occurred on October 21, 1979, and which came ashore along a five-kilometre stretch of shore line approximately eight kilometres west of the City of Kingston, Ontario. Acting on the authorization of the Governor in Council, pursuant to section 734(c) of the Canada Shipping Act, clean-up operations were conducted under the supervision of the Canadian Coast Guard. The cost of this clean-up is alleged to be \$58,633.80. Tests have now revealed that the pollutant in question was a fuel oil blended for marine engines and subsequent investigations disclose that the oil originated from a vessel in the vicinity of Melville Shoal in the Kingston Harbour area. Steps have been taken, without success, to identify the particular ship which caused the oil discharge. The Crown is now proceeding to file a claim for the recovery of costs and expenses in the Federal Court, naming the Maritime Pollution Claims Fund as represented by the Administrator, as defendant. These proceedings will be undertaken pursuant to section 745 of the Act. If the Crown succeeds in this action, it could result in a payment from the Fund of approximately \$58,633.80.

### **The LADY ERA Casualty**

On September 16, 1980, Her Majesty the Queen in Right of Canada served upon me a copy of a Statement of Claim in the matter of the Crown's action commenced in the Federal Court on September 8, against Oceanic Freighters Corporation, the owner of the freighter LADY ERA of Greek registry. The Administrator of the Fund became a party to this action pursuant to section 743 of the Act and an Appearance was filed on my behalf on September 26, 1980.

On December 1, 1977, the LADY ERA ran aground in the St. Lawrence River in the vicinity of Port Cartier, Québec. At the time of the casualty the

tion ne provient pas de sa raffinerie et que le déversement est dû à une cause inconnue. Il en a coûté environ 20 000 \$ à la Gulf Oil pour mener à bien les opérations de nettoyage le long de la côte. La société exige maintenant de la Caisse des réclamations de la pollution maritime le remboursement des dépenses encourues.

Normalement, la décision concernant les réclamations de ce type est sujette aux dispositions de l'article 745 de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui traite des cas où des défendeurs sont dans l'impossibilité de désigner le navire responsable du déversement d'un polluant. Nul n'a pu encore prouver qu'un navire était mêlé à l'affaire ni que le mazout en question a été déversé par un navire.

Qui plus est, toute réclamation concernant le recouvrement de frais et de dépenses encourus à la suite d'opérations de nettoyage consécutives à un déversement d'hydrocarbures est sujette aux dispositions de l'article 734 de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui stipule que toute opération de nettoyage doit être approuvée par le Gouverneur en conseil. La validité de toute réclamation soumise en vertu de l'article 734 repose juridiquement sur cette autorisation. Il ne semble pas que Gulf Oil du Canada ait obtenu semblable autorisation. En conséquence, et cela prime sur tous les autres facteurs déjà mentionnés, il m'est impossible d'étudier la réclamation, l'absence d'autorisation de la part du Gouverneur en conseil éliminant toute possibilité d'y donner suite.

### **Déversement d'hydrocarbures — région de Kingston**

Dans mon dernier rapport annuel, j'ai fait état d'un déversement de mazout lourd, de 190 à 380 litres selon les estimations, survenu le 21 octobre 1979 à huit kilomètres environ à l'ouest de Kingston (Ontario) et qui a pollué le rivage sur une distance de cinq kilomètres. Avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, en vertu de l'alinéa 734 c) de la Loi sur la marine marchande du Canada, des opérations de nettoyage ont été entreprises sous la direction de la Garde côtière canadienne. Le coût de l'opération s'élève à 58 633,80 \$. Des examens ont démontré que le polluant en question était du mazout pour moteur marin, alors que des enquêtes subséquentes ont révélé que ce mazout provenait d'un navire qui se trouvait aux environs de Melville Shoal, dans la zone portuaire de Kingston. Des mesures prises pour établir quel était le navire responsable de ce déversement n'ont donné aucun résultat. La Couronne est sur le point de déposer une réclamation devant la Cour fédérale relativement au recouvrement des frais et dépenses encourus. Cette réclamation assigne la Caisse des réclamations de la

vessel was carrying oil, a pollutant as defined in Section 727(1) of the Canada Shipping Act.

Under the authority of section 729(1) of the Act, the Minister of Transport having reason to believe that the ship in the circumstances was likely to discharge oil into Canadian waters and after calling for tenders, engaged a contractor, Sanivan Inc., to remove and dispose of approximately 482 tons of fuel and lube oil from the vessel. The cost to the Crown of this remedial operation amounted to \$303,339.28. Following the grounding and prior to the oil removal operations, the vessel was severely damaged by fire of unknown origin. It was eventually sold by Crown Assets Disposal Corporation and the proceeds of sale were set off against the Crown's costs for removing the oil.

Oceanic Freighters maintains its head office in Piraeus, Greece. The Crown therefore obtained an Order for Service out of the Jurisdiction. Service of the Statement of Claim upon the defendant company was effected on January 29, 1981. I understand that the defendant company has failed to file an Appearance or any defence to the Statement of Claim and that the vessel was not insured. It is therefore likely that the Crown will take proceedings for a Default Judgment and seek to recover the amount of its claim from the Fund.

#### **VASCO D'OREY Incident**

My previous report referred to an action commenced in the Federal Court by Her Majesty the Queen in Right of Canada and William Ryan against the ship VASCO D'OREY and her owners in order to recover the sum of \$39,313.36 which represented the costs and expenses of preventive action taken by the Crown's agents to avoid possible pollution of Canadian waters. This action followed the fire on board and the subsequent grounding of the Portuguese trawler on the coast of Newfoundland.

As against this claim, the defendants have filed a counterclaim in which they seek to recover the residual value of the ship and its equipment. No developments have taken place since January, 1980, when Examinations for Discovery were conducted in Portugal on behalf of the Crown. Until this matter is resolved, the litigation continues to represent a contingent liability on the part of the Fund of approximately \$39,000.

#### **Oil Spills, Bay of Fundy Area**

On August 20, 1979, the tanker M/T GEORGE M. KELLAR of Liberian registry and owned by the Chevron Shipping Company of California spilled ap-

pollution maritime, représentée par son Directeur, comme défendeur. Les poursuites seront intentées en vertu de l'article 745 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Si la Couronne obtient satisfaction devant le tribunal, la Caisse pourrait devoir déboursier environ 58 633,80 \$.

#### **L'affaire du LADY ERA**

Le 16 septembre 1980, Sa Majesté du chef du Canada m'a signifié copie d'un Avis de réclamation dans l'affaire de l'action intentée par la Couronne contre Oceanic Freighters Corporation, propriétaire du cargo grec LADY ERA. Les audiences ont débuté le 8 septembre devant la Cour fédérale. Le Directeur de la Caisse est devenu partie à cette action en vertu de l'article 743 de la Loi et une demande de comparution a été déposée en mon nom le 26 septembre 1980.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1977, le LADY ERA s'est échoué dans le Saint-Laurent à proximité de Port-Cartier (Qué.). Lors du sinistre, le navire transportait de l'huile, considérée, aux termes du paragraphe 727 (1) de la Loi, comme un polluant.

En vertu du pouvoir que lui confère le paragraphe 729 (1) de la Loi, le ministre des Transports, ayant des raisons de croire que le navire, dans les circonstances, était susceptible de déverser de l'huile dans les eaux canadiennes et après appel d'offres, a embauché un entrepreneur, Sanivan Inc., pour enlever et disposer d'environ 482 tonnes de mazout et d'huile lubrifiante provenant des cales du navire. Les dépenses encourues par la Couronne lors des opérations de nettoyage se sont élevées à 303 309,28 \$. Après l'échouement, mais avant que ne débutent les opérations de nettoyage, le navire fut gravement avarié par un incendie d'origine inconnue. Le LADY ERA fut vendu par la Corporation de disposition des biens de la Couronne et le produit de la vente servit à rembourser le coût des opérations de nettoyage entreprises par le gouvernement.

Oceanic Freighters a son siège social au Pirée (Grèce). La Couronne a donc obtenu une ordonnance l'autorisant à signifier dans un autre ressort. L'Avis de réclamation a été signifié à la société défenderesse le 29 janvier 1981. Je crois savoir que la société a omis de déposer une demande de comparution ou toute autre défense en réponse à l'Avis de réclamation et que le navire n'était pas assuré. Il est probable, par conséquent, que la Couronne entreprenne des procédures pour obtenir un jugement par défaut et cherche à recouvrer de la Caisse le montant de sa réclamation.

proximately ten barrels of crude oil at Canaport, Saint John, N.B. Mr. Arthur Farquharson and his associate, Douglas Hawkins, the owners of a herring weir and shut-off seine in the New River Beach area of the Bay of Fundy, claimed that the weir and 700 hogshead of herring in the seine were polluted as a result of the oil spill and that a potential of another 300 hogshead was lost. They filed a claim on the Fund of \$85,000 for loss of fish and \$4,500 for damage to fishing gear.

A fisherman's claim on the Fund must comply with the provisions of section 746 of the Canada Shipping Act which requires that the claimant must establish and the Administrator must be satisfied that the loss "is not recoverable otherwise under this Part (meaning Part XX of the Act) or any other law." I considered the Farquharson-Hawkins claim for compensation could be recovered from the owner of the tanker under Section 734 of the Act which makes the shipowner liable "for all actual loss or damage" caused by the oil spill from that ship. These provisions of the legislation were explained to the claimants and they were advised to make their claim to the Chevron Shipping Company, which they did. I now understand that they intend to pursue this claim against the owner by taking action in the Federal Court. The Fund through the Administrator will become a party to these proceedings by virtue of section 743 of the Act.

On November 7, 1979, there was a spill of bunker C oil from the tanker SPRAGUE ARCTURUS of Liberian registry in Courtney Bay, N.B., and on November 11, 1979, there was a spill of light fuel oil from the tanker IRVING ARCTIC of Canadian registry, in the same area. The spill from the SPRAGUE ARCTURUS was estimated to be about 700 litres and that from the IRVING ARCTIC was estimated to be between 900 and 1600 litres. Mr. Freeman Brown, the owner of a shut-off seine in the Courtney Bay area, claimed he suffered loss and damage as a result of both spills. He submitted a claim against the Fund in the amount of \$8,500 for loss of fish and \$8,700 for loss and damage to fishing gear. This claim was similar in nature to the Farquharson-Hawkins claim described above and was subject to the same provisions of the legislation. The claimant was advised to seek recovery under section 734 of the Act, from the owners of the two ships causing the spills. I am informed that negotiations for a settlement of this claim are now proceeding with the owners.

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 \$19,614.83. This total included \$14,530 paid to the Administrator for his services in dealing with the claims and administering the Fund; \$314.55 for the Administrator's travelling expenses;

#### L'affaire du VASCO D'OREY

Dans mon dernier rapport, j'ai fait état de poursuites intentées devant la Cour fédérale par Sa Majesté du chef du Canada et William Ryan contre le navire VASCO D'OREY et ses propriétaires afin de recouvrer une somme de 39 313,36 \$, représentant les frais et dépenses encourus pour une action préventive des agents de la Couronne qui visait à éviter la pollution des eaux canadiennes. Cette action faisait suite à l'incendie survenu à bord et à l'échouement subséquent du chalutier portugais sur la côte de Terre-Neuve.

En réponse à cette réclamation, les défendeurs ont déposé une demande reconventionnelle par laquelle ils cherchent à recouvrer la valeur résiduelle du navire et de son équipement. Il n'y a eu aucun développement dans cette affaire depuis que des examens préalables ont été effectués au Portugal pour le compte de la Couronne en janvier 1980. Jusqu'au règlement de cette affaire, le litige peut toujours engager la responsabilité de la Caisse pour une somme d'environ 39 000 \$.

#### Déversements d'hydrocarbures - région de la baie de Fundy

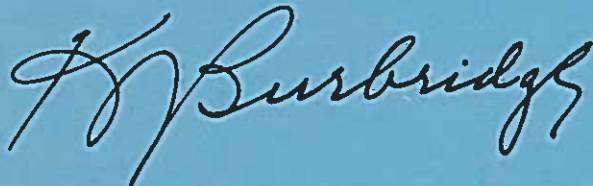
Le 20 août 1979, le navire-citerne libérien GEORGES M. KELLAR, propriété de la Chevron Shipping Company de la Californie, a déversé environ dix barils de pétrole brut à Canaport, Saint-Jean (N.-B.) M. Arthur Farquharson et son associé, Douglas Hawkins, propriétaires d'une pêche à hareng et d'un filet fermé dans le secteur de la baie de Fundy appelé New River Beach, ont affirmé que la pêche et les 700 fûts de hareng que contenait le filet ont été pollués à la suite de ce déversement et qu'ils ont peut-être aussi perdu 300 autres fûts de hareng. Ils ont adressé à la Caisse une réclamation de 85 000 \$ pour perte de poisson et de 4 500 \$ pour dommages à leurs agrès de pêche.

Toute réclamation présentée à la Caisse par un pêcheur doit se conformer aux dispositions de l'article 746 de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui stipule que le réclamant doit établir à la satisfaction du Directeur que la perte encourue "n'est pas autrement recouvrable en vertu de la présente Partie (c'est-à-dire la Partie XX de la Loi) ou de toute autre règle de droit". J'ai estimé que le montant de la réclamation soumise par MM. Farquharson et Hawkins pourrait être recouvré du propriétaire du navire-citerne en vertu de l'article 734 de la Loi qui rend le propriétaire responsable "de l'intégralité de la perte ou des dommages réels" causés par le déversement d'hydrocarbures par le navire en cause. Ces dispositions ont été expliquées aux demandeurs, qui ont été invités à soumettre leur réclamation à la Chevron Shipping Company, ce

\$4,770.28 paid to the Administrator's solicitors for their fees and disbursements.

Interest credited to the Fund during the fiscal year amounted to \$7,319,691.91. There was a balance of \$64,093,642.24 in the Maritime Pollution Claims Fund as of March 31, 1981.

Yours sincerely,



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

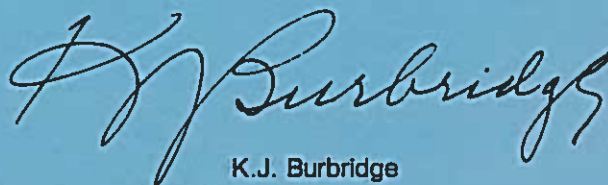
qu'ils ont effectivement fait. J'ai été informé qu'ils avaient l'intention de poursuivre l'action entreprise en intentant des poursuites contre le propriétaire du navire devant la Cour fédérale. La Caisse, représentée par son Directeur, deviendra partie à la poursuite en vertu de l'article 743 de la Loi.

Le 7 novembre 1979, le navire-citerne libérien SPRAGUE ARCTURUS a déversé du mazout lourd de catégorie C dans la baie de Courtney (N.-B.). Le 11 novembre 1979, le navire-citerne canadien IRVING ARCTIC déversait du mazout léger dans le même secteur. La quantité déversée par le SPRAGUE ARCTURUS était estimée à environ 700 litres et celle provenant du IRVING ARCTIC à 900 ou 1 600 litres. M. Freeman Brown, propriétaire d'un filet fermé dans le secteur de la baie de Courtney, a affirmé avoir subi des pertes et des dommages à la suite de ces deux déversements. Il a présenté à la Caisse une réclamation au montant de 8 500 \$ pour perte de poisson et de 8 700 \$ pour perte et dommages à ses agrès de pêche. La nature de cette réclamation est identique à celle soumise par MM. Farquharson et Hawkins et décrites précédemment; elle est aussi sujette aux mêmes dispositions légales. Le réclamant a été invité à recouvrer des pertes qu'il affirme avoir encourues conformément à l'article 734 de la Loi. J'ai été informé que des négociations en vue d'un règlement de cette affaire se poursuivaient avec les armateurs.

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 paragraphe 740 (1) et de l'article 742 de la Loi, s'élève à 19 614,83 \$. Ce total inclut les sommes suivantes: 14 530 \$ versés au Directeur pour le traitement des réclamations et l'administration de la Caisse; 314,55 \$ pour les frais de déplacement du Directeur et 4 770,28 \$ versés aux avocats du Directeur à titre d'honoraires et déboursés.

Les intérêts crédités à la Caisse durant l'année financière se sont élevés à 7 319 691,91 \$. Au 31 mars 1981, le solde de la Caisse des réclamations de la pollution maritime était de 64 093 642,24 \$. 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