**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS
Point 2 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/8/3
1er juin 2001
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document présenté par l'International Group of P & I Clubs

Résumé:	Les auteurs du présent document expliquent qu'il est de l'intérêt du demandeur que le régime mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds se fonde sur le principe de l'indemnisation des victimes et non sur l'attribution d'une faute. Ils montrent également la manière dont la charge financière du système d'indemnisation est répartie entre les propriétaires de pétroliers et les compagnies pétrolières.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à prendre note de l'information fournie.

Introduction

1 Les treize Clubs P & I qui sont membres de l'International Group of P & I Clubs sont des mutuelles d'assurance responsabilité qui assurent la responsabilité civile des propriétaires de navires, y compris la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures. Les Clubs assurent plus de 90% des pétroliers du monde et délivrent la plupart des certificats d'assurance relative à la responsabilité financière requis en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Les Clubs ont donc été amenés à intervenir dans la plupart des gros déversements d'hydrocarbures qui ont eu lieu ces 30 dernières années.

2 Cette très étroite collaboration entre les Clubs et les FIPOL a permis aux Conventions de fonctionner efficacement, et ce pour le plus grand bien des demandeurs. Il importe également de noter que hors quelques cas notoires - peu nombreux - la grande majorité des demandes sont traitées rapidement sans recours aucun aux tribunaux. Nous tenons vivement à ce que les choses continuent à se passer de la sorte et faisons donc quelques observations sur les grandes questions que le Groupe de travail est en train d'examiner.

Partage de la responsabilité

3 La notion de partage équitable du coût de l'indemnisation était manifestement une question importante pour les auteurs de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, lesquels ont adopté le principe du pollueur payeur en imputant la pollution aussi bien au propriétaire du navire qu'aux réceptionnaires d'hydrocarbures. Dès les premiers temps des Conventions, il était prévu que le coût de l'indemnisation serait partagé entre le propriétaire et les compagnies pétrolières.

4 D'après une étude récente du coût de 360 déversements d'hydrocarbures survenus au cours des 10 années 1990-1999, étude réalisée par l'International Group of P & I Clubs, les Conventions de 1992 permettent d'assurer le partage équitable auquel tenaient les auteurs. L'annexe permet de tirer quelques conclusions. S'il est vrai que plus de 95%, en nombre, de tous les déversements d'hydrocarbures autres que ceux survenus aux États-Unis auraient été pleinement indemnisés par les propriétaires en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à elle-seule, la valeur totale de l'indemnisation payable dans ces 360 cas aurait été partagée équitablement entre les propriétaires (en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile) et les réceptionnaires d'hydrocarbures des États Membres du FIPOL (en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1992). Cette conclusion vaut également si l'on compare les coûts des déversements après inflation avec les nouveaux plafonds d'indemnisation qui entreront en vigueur en novembre 2003. Il y a lieu également de noter que seul le coût prévu de l'*Erika* dépasse les nouveaux plafonds du FIPOL.

5 Étant donné que les régimes en place permettent ce partage équilibré du coût de l'indemnisation, nous estimons que certains des changements envisagés constitueraient en fait un pas en arrière. Par exemple, si le critère régissant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité était affaibli, le propriétaire serait peut-être tenu responsable dans bien plus de cas de pollution; le corollaire en serait une moindre participation de l'industrie pétrolière dans les cas de pollution. L'équilibre entre la contribution du pétrolier et celle de l'industrie pétrolière serait alors profondément modifié.

6 Tout en soutenant vivement la manière dont les Conventions ont été structurées et mises en œuvre, il faut bien concéder que dans des cas exceptionnels, tel celui de l'*Erika*, il se peut que les Conventions n'arrivent pas à assurer une indemnisation suffisante, essentiellement du fait des difficultés techniques posées par la nature de la cargaison. Nous sommes donc tout à fait favorables à l'augmentation des plafonds d'indemnisation adoptée par le Comité juridique de l'OMI il y a peu de temps et qui entreront en vigueur en novembre 2003, ainsi qu'à la proposition de modifier la procédure d'amendement tacite afin d'introduire une certaine souplesse dans les Conventions.

7 Nous sommes tout aussi favorables à la proposition de fournir un niveau d'indemnisation plus élevé dans les États où il est jugé que les victimes ont besoin d'une plus grande protection. Lors de la deuxième réunion du troisième Groupe de travail intersessions, un consensus s'est dégagé en faveur d'un troisième niveau d'indemnisation financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures. Nous aurions tendance à appuyer cette proposition qui permettrait effectivement la viabilité à long terme du système mis en place par les Conventions, mais à condition que ce troisième niveau d'indemnisation soit fixé à un niveau raisonnable, correspondant à la valeur probable de demandes d'indemnisation légitimes et ne risquant pas de constituer une incitation au gonflement et à l'exagération des demandes. Qui plus est, si l'on se base sur les sinistres qui ont eu lieu par le passé, il est manifeste que ce troisième niveau d'indemnisation ne serait amené à jouer qu'en de très rares occasions.

8 Cela étant dit, dans l'abstrait tout au moins, la proposition pourrait bien fausser ce partage entre propriétaire du navire et réceptionnaires, du moins tant que la responsabilité du propriétaire n'a pas été ajustée, comme elle devrait l'être dans le cadre de la deuxième phase des travaux du troisième Groupe de travail. En reconnaissance de ce risque d'inégalité, les associations de

propriétaires de navires et les organes directeurs des Clubs P & I envisagent actuellement la possibilité d'augmenter dans certaines circonstances la limite de la responsabilité pour les navires plus petits en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, au moyen de mesures librement consenties qui seraient applicables dans les États qui adhéreraient au troisième niveau d'indemnisation facultatif. Des propositions détaillées sur ce point figureront dans un autre document.

Oui à l'indemnisation, non à l'idée de sanction

9 Lorsque les Conventions sur l'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures ont été établies il y a une trentaine d'années, il était reconnu que l'objectif principal était d'assurer une indemnisation rapide et efficace des victimes. À cette fin, toutes les demandes visent le propriétaire du navire, seule partie ayant une responsabilité objective. En outre, la responsabilité du propriétaire est limitée et, pour déchoir le propriétaire du droit de limiter sa responsabilité, il faut pouvoir invoquer une faute lourde. En conséquence de quoi, un affréteur ou un gérant ayant fait preuve de négligence n'est pas responsable en vertu de la Convention et la responsabilité du propriétaire immatriculé, qu'il ait été négligent ou non, est limitée.

10 Plusieurs États, plusieurs intervenants aussi, se sont insurgés contre cette conséquence, certains estimant qu'il était injuste que le 'coupable' puisse ne pas être tenu responsable des conséquences de sa négligence, d'autres pensant que l'imputation d'une responsabilité à plus d'une partie pourrait améliorer les normes d'exploitation et la qualité des navires. Or, l'une et l'autre de ces positions sont sans fondement dans le contexte du système d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures mis en place par les Conventions. En effet, l'avantage manifeste du système actuel, pour la victime, ne peut être maintenu si ces éléments cruciaux disparaissent. D'aucuns ont émis le souhait que la convivialité du système existant pourrait être maintenue tout en faisant place à des mesures visant à attribuer plus précisément la faute. Or, ces deux objectifs s'annulent l'un l'autre. Par exemple, si les dispositions sur la canalisation de la responsabilité dans le cadre de la Convention sur la responsabilité civile disparaissent pour que l'on puisse imputer la responsabilité à l'affréteur ou à l'exploitant ayant fait preuve de négligence, il serait impossible de ne pas recourir aux tribunaux pour déterminer qui était le fautif. La victime n'aurait droit à aucune indemnisation tant que la question n'aurait pas été tranchée.

11 Nous admettons qu'il est peu satisfaisant qu'un exploitant qui n'est pas le propriétaire immatriculé ne soit pas tenu immédiatement responsable des conséquences d'un déversement qui serait dû à sa négligence. Cela étant dit, nous pensons que c'est peut-être là le prix à payer pour assurer l'indemnisation rapide des victimes. Par ailleurs, n'oublions pas que bien que la victime ne puisse demander réparation qu'auprès du propriétaire du navire, l'action récursoire intentée par le propriétaire aura le plus souvent comme conséquence que la partie effectivement fautive sera en définitive tenue responsable, mais sans pour autant retarder l'indemnisation des demandeurs.

12 Il importe de noter qu'il serait faux de prétendre qu'historiquement, les cas de pollution par les hydrocarbures sont essentiellement imputables à la qualité des navires. D'après l'expérience des Clubs, rien n'indique une relation nécessaire entre l'attribution d'une responsabilité et la qualité des navires ou de leurs exploitants. Cela est particulièrement vrai quand il s'agit de demandes très importantes. Un propriétaire de navire, comme toute autre entreprise commerciale, peut toujours assurer sa responsabilité potentielle de manière à ce que le lien direct entre la responsabilité et sa conduite disparaisse; en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, il y est même tenu. S'il est vrai que pour les demandes peu importantes, le coût de cette assurance sera tributaire du dossier du propriétaire individuel, le coût de demandes importantes est réparti au moyen de mécanismes de mise en commun et de réassurance; le propriétaire individuel subira donc peu l'impact du coût de l'assurance. À leur tour, les assureurs s'efforcent de veiller à ce que les navires qu'ils assurent répondent aux normes requises. Bien que les Clubs aient de nombreux programmes d'inspection visant à compléter le travail des sociétés de classification, les assureurs ne peuvent se substituer aux propriétaires de navires pour ce qui est de l'obligation fondamentale de veiller à ce que tous les navires soient entretenus et exploités selon des normes appropriées. La plupart des propriétaires prennent cette obligation très au sérieux. Au cas où certains failliraient à cette

obligation, d'autres méthodes, tel le contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port, ainsi que l'introduction du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code international de la gestion de la sécurité) doivent être encouragées.

13 Les changements apportés au système de responsabilité dans le but d'améliorer les normes des navires ont peu de chances de réussir, et risquent en outre de porter atteinte à la viabilité d'un système d'indemnisation qui, au fil des ans, a bien servi les victimes.

Définition du dommage

14 L'International Group of P & I Clubs accueille favorablement l'idée que l'Assemblée du Fonds de 1992 devrait être invitée à adopter des résolutions précisant et appelant l'attention sur la souplesse des dispositions existantes des Conventions relatives aux dommages à l'environnement, notamment pour ce qui est des mesures de remise en état et des études environnementales consécutives à un déversement. On constate en effet, d'après les propositions formulées par plusieurs intervenants, que beaucoup comprennent mal toute l'étendue possible des dispositions existantes. Ce serait donc très utile de clarifier cette question.

Autres questions

15 L'International Group of P& I Clubs prendra position sur les autres questions dont est saisi le Groupe de travail ultérieurement.

* * *

ANNEXE

Introduction

Au lendemain du déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*, survenu en décembre 1999, des consultations ont eu lieu dans diverses instances à propos du fonctionnement des Conventions internationales sur la responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ces consultations vont se poursuivre, tant à l'Organisation maritime internationale qu'aux FIPOL et à l'Union européenne.

Pour que les débats puissent se baser sur des faits précis, le présent rapport donne une analyse du coût des déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes pour les années 1990 à 1999.

Bien que tous les efforts aient été faits pour veiller à l'exactitude des données, il a quelquefois fallu travailler à partir d'hypothèses, notamment en ce qui concerne les cas qui n'ont pas encore été réglés. Certaines de ces estimations peuvent ne pas être tout à fait fiables.

Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention portant création du Fonds de 1992

Généralités

Le montant de l'indemnisation disponible en vertu de ces deux Conventions est exprimé en droits de tirage spéciaux (DTS). Aux fins de la présente étude, les montants ont été convertis en US$ à l'aide des taux de change en vigueur au 30 décembre 1999, tels que publiés dans le Rapport annuel 1999 des FIPOL.

Le taux de **1 DTS = US$1,3677** est appliqué tout au long de cette analyse. Tous les autres taux de change utilisés (d'une monnaie nationale, par exemple) sont ceux publiés dans le Rapport annuel 1999 des FIPOL.

Convention de 1992 sur la responsabilité civile

3 millions de DTS maximum (environ US$4,1 millions) pour un navire-citerne dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités.

Pour un navire-citerne dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 420 DTS (soit environ US$575), étant entendu que le montant total ne pourra dépasser 59,7 millions de DTS (environ US$81,7 millions) (ce qui correspond à un navire-citerne de 140 000 unités).

Convention portant création du Fonds de 1992

Un maximum de 135 millions de DTS (environ US$185 millions) par événement, quelle que soit la jauge du navire, y compris le montant versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Si le total de toutes les demandes approuvées dépasse le montant total disponible en vertu des Conventions de 1992, l'indemnité versée à chaque demandeur subit une réduction proportionnelle, c'est ce qu'on appelle le calcul au prorata, lequel ne risque d'intervenir qu'à la suite d'un déversement d'hydrocarbures exceptionnel.

Augmentation des plafonds

Le Comité juridique de l'OMI, se réunissant la semaine du 16 octobre 2000, a examiné une proposition visant à augmenter les plafonds d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992 en application des dispositions énoncées dans ces Conventions. Il a été convenu d'augmenter les plafonds d'environ 50%, augmentation qui entrera en vigueur en novembre 2003.

Base de données sur le coût des déversements d'hydrocarbures

Aux fins du présent rapport, des données ont été recueillies auprès de tous les Clubs P & I constituant l'International Group ainsi qu'auprès du FIPOL et de CRISTAL Limited. La base de données compte

environ 450 sinistres survenus sur une période de 10 ans, entre 1990 et 1999, dont plus de 350 ont eu lieu dans des pays autres que les États-Unis.

Dans cette étude, une distinction a été établie entre les sinistres ayant eu lieu aux États-Unis et ceux survenus dans d'autres pays. En effet, aux États-Unis, les règles régissant la responsabilité et l'indemnisation en vertu de la loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (Oil Pollution Act of 1990 - OPA 90) sont très différentes. Pour cette raison, les scénarios 1 à 3 visent uniquement les sinistres ayant eu lieu ailleurs qu'aux États-Unis, alors que le scénario 4 revoit le coût des déversements aux États-Unis depuis la mise en œuvre de l'OPA 90 (août 1990) et ce jusqu'à la fin de 1999, comparant ce coût aux plafonds prévus par les Conventions de 1992.

Méthodologie

- Dans cette étude, les coûts des déversements d'hydrocarbures sont indiqués par rapport aux plafonds des Conventions de 1992, que celles-ci se soient appliquées ou non au sinistre en cause. Dans les scénarios 1 à 3, le nombre des sinistres et la part de demandes relevant de chaque Convention fait l'objet d'une estimation.

- Ces coûts sont également mis en rapport avec l'augmentation de 50% des plafonds des Conventions de 1992, augmentation adoptée par le Comité juridique de l'OMI en octobre 2000.

- C'est le coût fondamental de chaque sinistre qui est retenu, c'est-à-dire la valeur totale des demandes établies avant tout éventuel calcul au prorata.

- Tous les chiffres ont été convertis en US$, au moyen des taux de change indiqués dans le rapport annuel 1999 des FIPOL.

- On a également évalué les coûts majorés pour tenir compte de l'inflation, retenant les valeurs de 1999. Le coût de chaque déversement d'un pétrolier a été imputé à l'année correspondant à la police d'assurance. La valeur a ensuite été calculée au niveau de 1999 à l'aide de l'indice des prix à la consommation du Fonds monétaire international. C'est cet indice qui a été retenu, car les déversements d'hydrocarbures ont lieu dans le monde entier, bien que les chiffres utilisés par le FMI soient plus élevés que de nombreux indices nationaux.

- Dans les scénarios 1 à 3, on a également calculé les conséquences de la mise entre parenthèses du coût des sinistres de l'*Erika* et du *Nakhodka*, étant donné qu'il s'agit là des seuls sinistres s'étant approchés ou ayant excédé les plafonds de la Convention portant création du Fonds de 1992.

- Bien que l'on ait fait tous les efforts possibles pour veiller à l'exactitude des données, il a fallu retenir un certain nombre d'hypothèses et identifier un certain nombre de limites, que voici:

Hypothèses et limites

- Il s'est agi de limiter les données sur les déversements autres que ceux survenus aux États-Unis aux seuls coûts des mesures de sauvegarde (y compris le nettoyage) et des dommages par pollution qui auraient été jugés recevables en vertu des critères du Fonds de 1992. Cela étant dit, certains des chiffres retenus peuvent inclure d'autres coûts que, normalement, le Fonds de 1992 ne jugerait pas recevables, par exemple les dépenses juridiques d'un Club P & I.

- L'intérêt payé sur les demandes réglées tardivement aurait normalement dû être exclu afin d'éviter toute distorsion pour cause de majoration pour tenir compte de l'inflation (valeur 1999) Cela n'a toutefois peut-être pas toujours été possible.

- Le niveau inférieur des demandes est variable, mais aucune tentative n'a été faite d'adopter un point de référence. Ce qui montre également qu'il existe sans doute de nombreux petits déversements pour lesquels on ne dispose d'aucune donnée, c'est-à-dire dont le coût relève de la franchise du propriétaire du navire.

- Du fait que les demandes n'ont pas toutes fait l'objet d'un accord de règlement, il a fallu procéder à une 'meilleure estimation' du montant probable des demandes établies. Dans ces cas, il se peut que l'estimation soit peu fiable, étant donné notamment que le montant final peut être fonction de l'issue d'actions en justice.

Conclusions

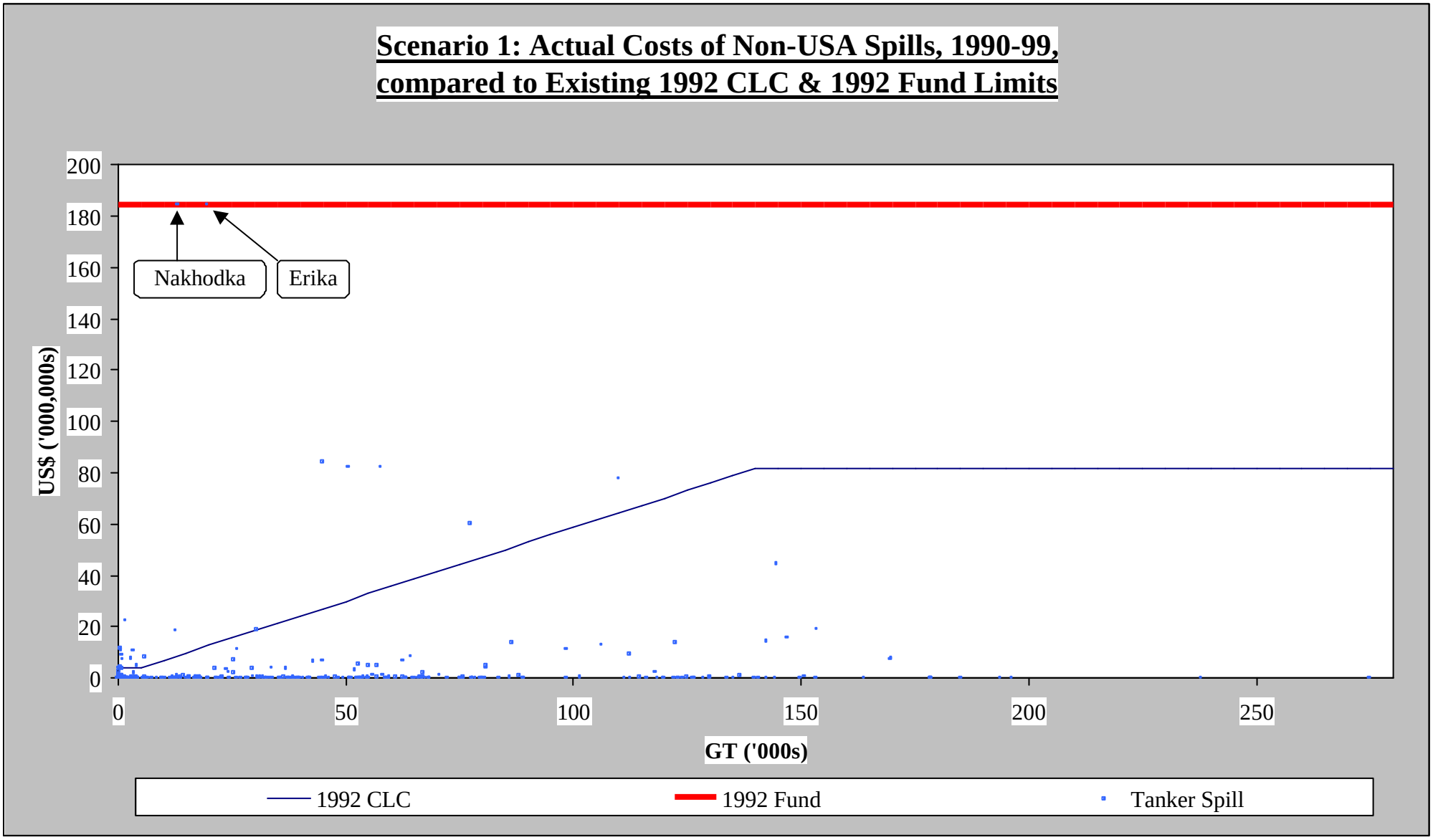
- En nombre, plus de 95% des déversements survenus ailleurs qu'aux États-Unis durant la période 1990 à 1999 auraient donné lieu à une indemnisation intégrale de la part des propriétaires de navires en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cela est vrai autant des coûts effectifs et des limites existantes (scénario 1) que des coûts ajustés pour inflation et des nouveaux plafonds après augmentation (scénario 3). Il convient de noter que le pourcentage aurait été encore plus élevé si l'on avait disposé de données sur les nombreux petits déversements qui ont eu lieu durant cette période.

- Les plafonds actuels des Conventions de 1992 auraient plus que suffi pour indemniser intégralement les coûts effectifs afférents à tous les déversements ayant eu lieu ailleurs qu'aux États-Unis durant la période 1990 à 1999 (scénario 1), avec l'exception probable de l'*Erika* et du *Nakhodka*, dont on ignore encore le montant total des demandes approuvées.

- Lorsque l'on ajuste le coût des déversements survenus ailleurs qu'aux États-Unis pour tenir compte de l'inflation (scénario 3), il n'y a qu'un autre sinistre dont le coût dépasse les plafonds actuels des Conventions de 1992, mais ce cas aurait donné lieu à une indemnisation intégrale dans le cadre du relèvement des plafonds des Conventions.

- Pour tous les cas autres que ceux survenus aux États-Unis (scénarios 1 à 3), la valeur totale des indemnités versées aurait été partagée équitablement entre les propriétaires (en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile) et les réceptionnaires d'hydrocarbures des États Membres du Fonds (en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1992). Si l'on enlève du calcul le coût estimatif des sinistres de l'*Erika* et du *Nakhodka*, le pourcentage du coût total incombant aux propriétaires de navires augmente de beaucoup. Ce qui montre l'influence qu'un ou deux cas importants peut avoir sur l'analyse.

- Le coût de tous les déversements provenant de navires-citernes et de barges aux États-Unis (valeurs actuelles et valeurs ajustées pour tenir compte de l'inflation) depuis l'adoption de l'OPA 90 et jusqu'à la fin de 1999 aurait été couvert par les plafonds actuels des Conventions de 1992.


Scenario 1: Actual Costs of Non-USA Spills, 1990-99, compared to Existing 1992 CLC & 1992 Fund Limits
US$ ('000,000s)
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
Nakhodka
Erika
0
50
100
150
200
250
GT ('000s)
1992 CLC
1992 Fund
Tanker Spill

Scenario 1

Cost: Actual costs of Non-USA spills

92 CLC/Fund Limits: Existing limits

Period: 1990-1999

Contribution to total costs	CLC %	Fund %
Tanker Spills	51	49
Ex Erika	59	41
Ex Erika & Nakhodka	71	29

Number of Incidents	CLC	Fund	Total	CLC % of cases
Tanker Spills	342	18	360	95
Ex Erika	342	17	359	95
Ex Erika & Nakhodka	342	16	358	96

Comments

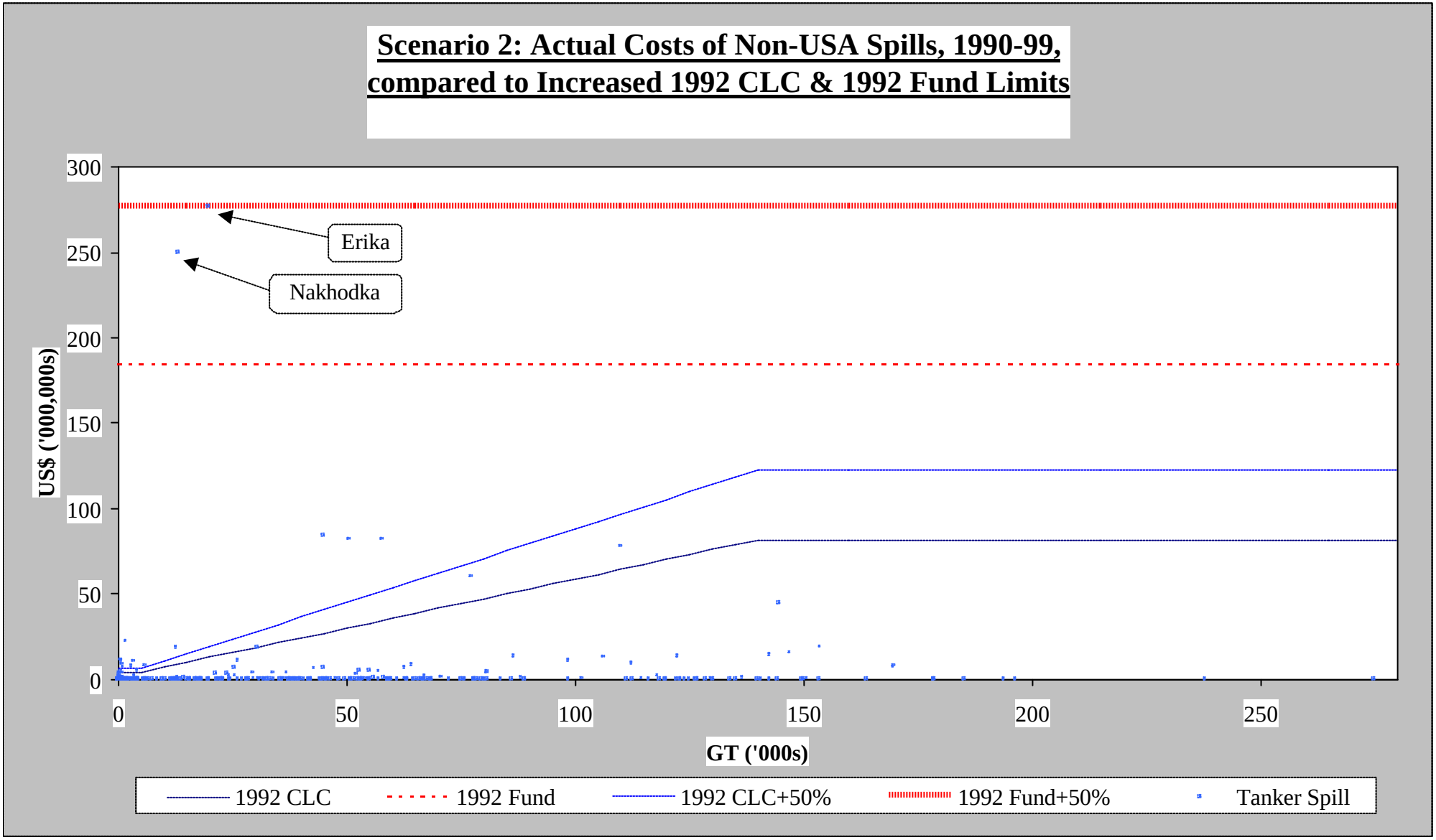
The *Erika* and *Nakhodka* have been included at the 1992 Fund maximum and not at their potential total cost.

Conclusions

1) 95% of all non-USA tanker spills would have been fully compensated by tanker owners under the terms of 1992 CLC.

2) Tanker owners (under 1992 CLC) and oil receivers in Fund countries (under 1992 Fund Convention) would have made an equal contribution to the total compensation provided.

3) The percentage of the total cost borne by tanker owners under 1992 CLC increases dramatically (to 71%) if the *Erika* and *Nakhodka* incidents are excluded from the analysis, thereby demonstrating the influence of one or two major incidents.


Scenario 2: Actual Costs of Non-USA Spills, 1990-99, compared to Increased 1992 CLC & 1992 Fund Limits
US$ ('000,000s)
300
250
200
150
100
50
0
Erika
Nakhodka
0
50
100
150
200
250
GT ('000s)
1992 CLC
1992 Fund
1992 CLC+50%
1992 Fund+50%
Tanker Spill

Scenario 2

Cost: Actual Costs for Non-USA Spills

92 CLC/Fund Limits: Limits Increased by 50%

Period: 1990-1999

Contribution to total costs	CLC %	Fund %
Tanker Spills	53	47
Ex Erika	64	36
Ex Erika & Nakhodka	82	18

Number of Incidents	CLC	Fund	Total	CLC % of cases
Tanker Spills	346	14	360	96
Ex Erika	346	13	359	96
Ex Erika & Nakhodka	346	12	358	97

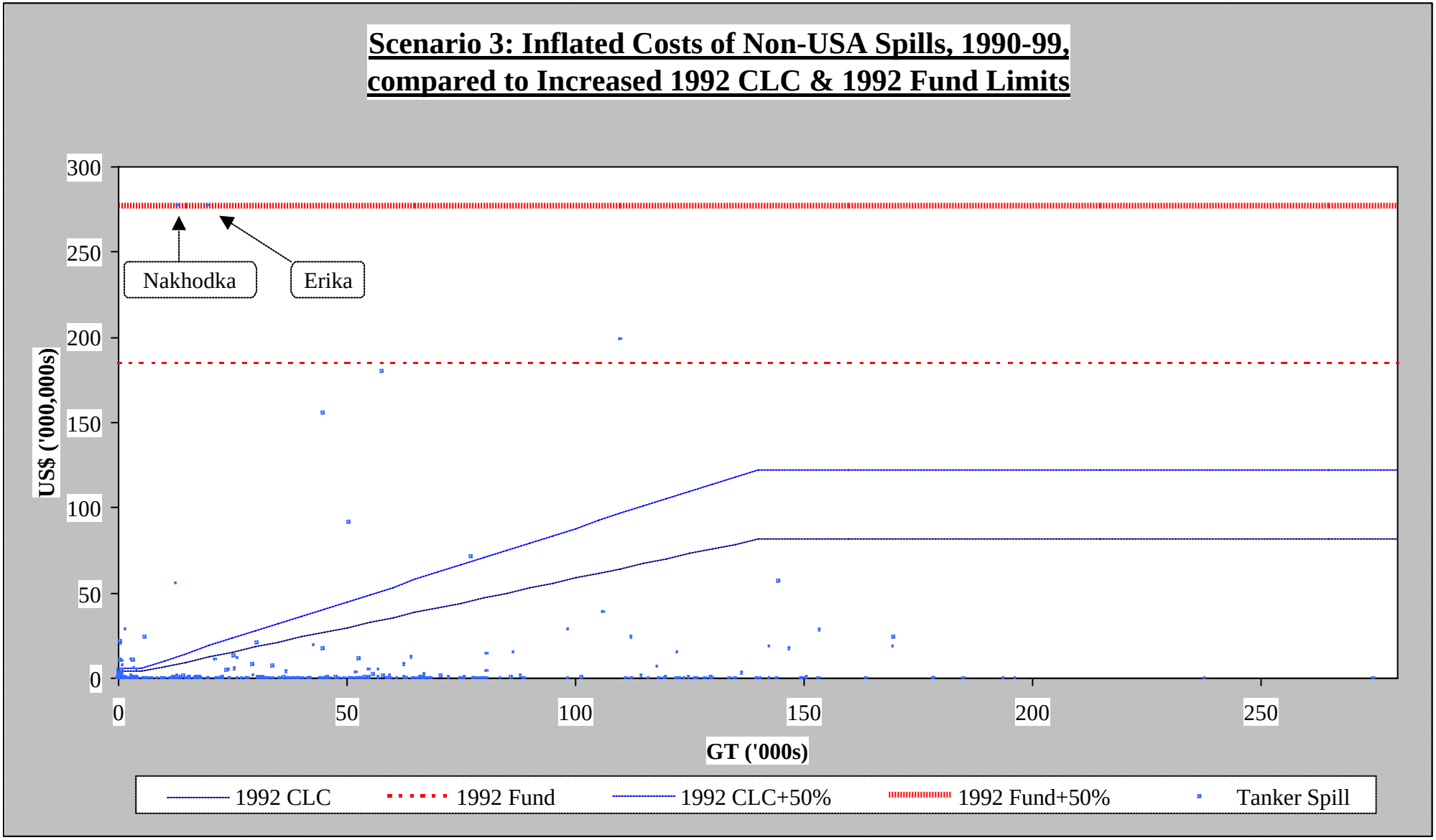
Conclusions

1) 96% of all non-USA tanker spills would have been fully compensated by tanker owners under the increased 1992 CLC limits.

2) The *Erika* and *Nakhodka* are the only incidents that approach or exceed the increased 1992 Fund limit.

3) Tanker owners (under 1992 CLC) and oil receivers in Fund Countries (under 1992 Fund Convention) would have made an equal contribution to the total compensation provided.

4) The effect of the increased limits and the exclusion of the *Erika* and Nakhodka incidents from the analysis is to further increase the tanker owners' share (under 1992 CLC) when compared to scenario 1.


Scenario 3: Inflated Costs of Non-USA Spills, 1990-99, compared to Increased 1992 CLC & 1992 Fund Limits
US$ ('000,000s)
300
250
200
150
100
50
0
Nakhodka
Erika
0
50
100
150
200
250
GT ('000s)
1992 CLC
1992 Fund
1992 CLC+50%
1992 Fund+50%
Tanker Spill

Scenario 3

Cost: Inflated Costs of Non-USA Spills

92 CLC/Fund Limits: Limits Increased by 50%

Period: 1990-1999

Contribution to total cost	CLC %	Fund %
Tanker Spills	49	51
Ex Erika	55	45
Ex Erika & Nakhodka	65	35

Number of Incidents	CLC	Fund	Total	CLC % of cases
Tanker Spills	343	17	360	95
Ex Erika	343	16	359	96
Ex Erika & Nakhodka	343	15	358	96

Comments

Application of the IMF World CPI Index results in a threefold increase in costs since 1990. This causes a dramatic increase in the costs of older spills.

The *Erika* and *Nakhodka* have been included at the increased 1992 Fund maximum and not their potential total inflated cost.

Conclusion

1) 95% of all non-USA tanker spills would have been fully compensated by tanker owners under the increased 1992 CLC limits.
2) The *Erika* and *Nakhodka* cases are the only incidents that approach or exceed the increased 1992 Fund limit.
3) Tanker owners (under 1992 CLC) and oil receivers in Fund countries (under 1992 Fund Convention) would have made an equal contribution to the total compensation provided.
4) The effect of excluding the *Erika* and *Nakhodka* incidents from the analysis is less dramatic than in scenarios 1 and 2 because of the considerably greater cost of older Fund cases through the application of the inflation index.

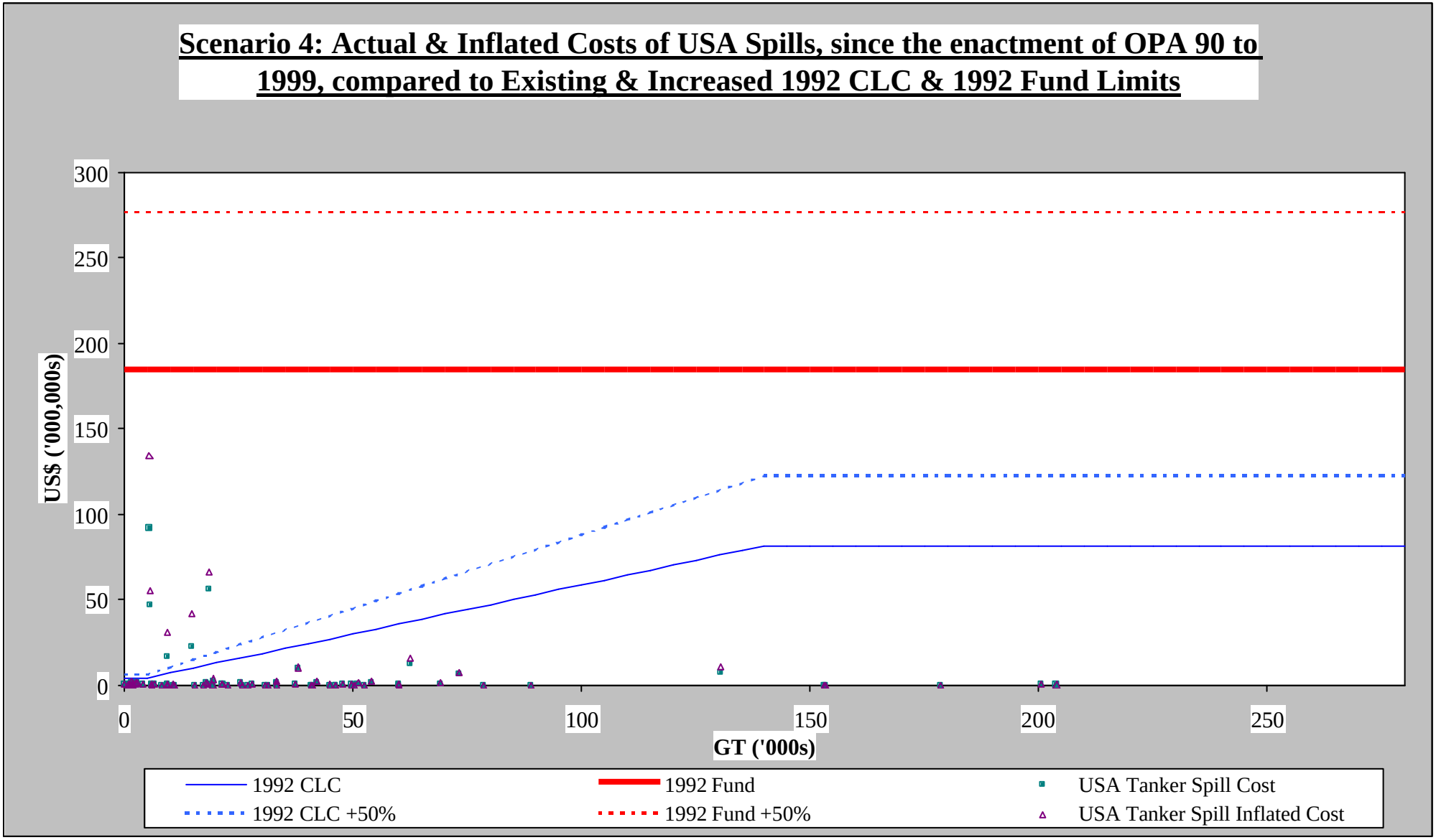
Summary of Analysis

Scenario	Period	Cost	92 CLC & Fund Limits	Share of total cost			Share ex. Erika			Share ex. Erika & Nakhodka	
				CLC	Fund		CLC	Fund		CLC	Fund
1	1990-9	Actual	Existing	51	49		59	41		71	29
2	1990-9	Actual	Increased by 50%	53	47		64	36		82	18
3	1990-9	Inflated	Increased by 50%	49	51		55	45		65	35

KEY:

= CLC share of costs greater than Fund share

= CLC share of costs less than Fund share


Scenario 4: Actual & Inflated Costs of USA Spills, since the enactment of OPA 90 to 1999, compared to Existing & Increased 1992 CLC & 1992 Fund Limits
US$ ('000,000s)
300
250
200
150
100
50
0
0
50
100
150
200
250
GT ('000s)
1992 CLC
1992 CLC +50%
1992 Fund
1992 Fund +50%
USA Tanker Spill Cost
USA Tanker Spill Inflated Cost

Scenario 4	
Cost:	Actual & Inflated Costs of USA Spills
92 CLC/Fund Limits:	Existing and Increased by 50%
Period:	Enactment of OPA 90 (August 1990) to the end of 1999

Conclusion

The actual and inflated costs of all USA tanker and barge spills since the enactment of OPA 90 would have fallen within the existing 1992 Fund limit.