



## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

### AMENDEMENTS RELATIFS À LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE ET À LA CONVENTION PORTANT CRÉATION DU FONDS

Document de travail

**Document présenté par l'Australie, le Canada, la Fédération de Russie, la France, l'Italie,  
la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas et le Royaume-Uni**

<b>Résumé:</b>	Lors de ses précédentes réunions, le 3ème Groupe de travail intersessions a envisagé des amendements à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds sur les points suivants:  a) définition du terme 'navire';  b) procédure d'acceptation tacite;  c) non-soumission des rapports sur les hydrocarbures; et  d) obligation de souscrire une assurance pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison  Nous proposons des amendements spécifiques sur chacun de ces points, aux fins de leur examen dans le cas d'une révision des Conventions, ainsi qu'une nouvelle proposition visant à fusionner les Conventions en un seul instrument.
<b>Mesures à prendre:</b>	Voir le paragraphe 8

## **1 Introduction**

1.1 À la 5ème réunion du 3ème Groupe de travail intersessions, tenue en février 2003, le Royaume-Uni (documents 92FUND/WGR.3/14/13 et 92FUND/WGR.3/14/11) et le Canada (document 92FUND/WGR.3/14/8), ont proposé ce qui suit:

- a) mise au point par le Groupe de travail d'une méthode appropriée qui permettrait de réviser les procédures d'acceptation tacite prévues par les régimes mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds afin de garantir que les limites de responsabilité énoncées dans les Conventions de 1992 conservent leur valeur réelle pour que l'on puisse satisfaire les demandes d'indemnisation;

- b) lever l'ambiguïté actuelle de l'interprétation de la définition du terme 'navire' et préciser l'application des Conventions aux unités flottantes de stockage (FSU) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO); et,
- c) traiter la question de la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures.
- 1.2 Le Groupe de travail a examiné également une proposition selon laquelle tous les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, quel qu'en soit le volume, devraient être tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière pour couvrir leur responsabilité au titre des dommages par pollution. Le Groupe de travail avait examiné à plusieurs reprises un certain nombre de questions parmi celles qui figurent ci-dessus. À sa 5ème réunion, le Groupe est généralement convenu de ce qui suit:
- les délais des procédures d'acceptation tacite actuelles sont trop longs et empêchent les Membres des FIPOL de réagir simplement aux problèmes relatifs aux limites;
  - si la Convention devait être révisée, il serait souhaitable de modifier la définition du terme 'navire' de façon à lever toute ambiguïté; et,
  - il est nécessaire de poursuivre les efforts entrepris pour trouver la solution la plus efficace au problème de non-soumission des rapports sur les hydrocarbures dans le cadre de toute révision future de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 1.3 Dans le présent document, nous proposons des modifications spécifiques des régimes prévus par la Convention sur la responsabilité civile et le FIPOL sur chacun de ces points. Nous envisageons également des propositions concernant en particulier l'obligation de souscrire une assurance ou autre garantie financière indépendamment de la quantité d'hydrocarbures transportés en tant que cargaison, et la fusion des deux Conventions. Cependant, nous présentons ces propositions compte tenu d'une révision des Conventions visant à examiner la question essentielle de la responsabilité des propriétaires de navires.
- 1.4 Les points de vue exposés dans le présent document ne représentent pas la position officielle des auteurs ou de leurs gouvernements respectifs sur l'un quelconque des points examinés.
- 2 Définition du terme 'navire'**
- 2.1 À sa 5ème réunion, le 3ème Groupe de travail intersessions a examiné deux options possibles visant à modifier la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, notamment en ce qui concerne le degré d'application de la Convention aux navires-citernes à l'état léger. Nous estimons que cette question a acquis plus d'importance depuis les récentes discussions du Comité exécutif de 1992 sur l'applicabilité des régimes aux sinistres du *Slops* (2000) et du *Victoriya* (2003).
- 2.2 Lors de sa 5ème réunion, le 3ème Groupe de travail intersessions a reconnu que l'interprétation de la définition du terme 'navire' adoptée par l'Assemblée pourrait poser des problèmes du fait que les tribunaux nationaux risquaient de ne pas l'accepter. Le Groupe a reconnu également que le Fonds de 1992 devrait continuer d'appliquer cette politique générale tant que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne serait pas révisée à cet égard - (le 2ème Groupe de travail intersessions sur la définition du terme 'navire' a accepté le point de vue selon lequel la décision finale concernant l'interprétation des Conventions dépendait des tribunaux nationaux des États contractants).
- 2.3 Nous ne proposons pas que le Groupe de travail entame des discussions détaillées sur la définition du terme 'navire' lors de la septième réunion mais soumettons de nouveau les deux options possibles, avec des explications, qui figurent dans le document 92FUND/WGR.3/14/11 pour examen à la lumière de l'accord conclu précédemment par le Groupe de travail, à savoir qu'il

serait souhaitable de modifier la définition du terme 'navire' si l'on devait réviser la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

*Navires-citernes à l'état léger*

- 2.4 Lors de la 5ème réunion, la délégation du Royaume-Uni a déclaré qu'à son avis la définition en vigueur du terme 'navire' comportait une ambiguïté fondamentale, pouvant prêter à différentes interprétations et donner lieu à un traitement inégal des demandeurs. Cette délégation a ajouté qu'il était donc tout à fait souhaitable de modifier les Conventions de façon à lever cette ambiguïté.
- 2.5 Le Royaume-Uni a proposé deux options possibles:

**1ère option:**

Modifier les Conventions de façon appropriée sur la base des avis exposés dans le document 92FUND/A.4/21/1, présenté à la 4ème session de l'Assemblée par l'Australie, le Canada, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Le Royaume-Uni a estimé lors de la 5ème session que ce document indiquait clairement le degré de confusion que pourrait engendrer le texte actuel des Conventions; il a été recommandé ce qui suit:

'un navire-citerne spécialisé (c'est-à-dire un navire-citerne capable de transporter des hydrocarbures persistants et non persistants) est toujours un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et

la réserve figurant dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux bâtiments et engins capables de transporter des hydrocarbures, y compris des hydrocarbures non persistants, et d'autres cargaisons.'

Cela pourrait être libellé de la façon suivante:

Article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

*'Navire' signifie:*

- a. *tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac persistants ou non persistants en tant que cargaison; et*
- b. *tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac persistants en tant que cargaison ou pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures.*

Ou

**2ème option:**

Lever l'ambiguïté existante en modifiant les Conventions pour une application plus efficace de la politique en vigueur. Le texte ci-dessous semblerait alors le plus approprié:

Article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

*'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, ~~construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transportant effectivement des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et~~*

*pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.*

Tout le texte convenu lors de la Conférence diplomatique de 1992 sur la question des transporteurs mixtes serait ainsi supprimé, effectivement reconnu comme étant superflu. Le texte proposé regroupe donc à la fois l'ancienne définition de 1969 du terme 'navire' et les termes convenus en 1992, qui recouvrent les résidus d'hydrocarbures. Cela prendrait pleinement en compte, semble-t-il, la politique actuelle décidée par l'Assemblée à sa 5ème session.

- 2.6 Nous reconnaissons que ces deux options permettent de clarifier la définition du terme 'navire'.

### **3 Procédure d'acceptation tacite: réexamen du mécanisme en vue d'une révision des limites**

- 3.1 À sa 5ème réunion, le 3ème Groupe de travail intersessions a examiné également une proposition du Royaume-Uni (92FUND/WGR.3/14/13) visant à la mise au point d'une méthode appropriée qui permettrait de réviser les procédures d'acceptation tacite prévues par les régimes mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et le FIPOL. Il est proposé dans ce document de réviser automatiquement les limites selon une formule adéquate qui entraînerait un relèvement automatique.
- 3.2 Le Groupe de travail est généralement convenu que les délais prévus selon les procédures actuelles d'acceptation tacite sont trop longs et empêchent les Membres du FIPOL de réagir facilement en cas de problème lié aux limites. Toute nouvelle proposition visant à relever les limites ne peut pas prendre effet avant 11 ans au total: les limites – entrées en vigueur en novembre 2003 – ont été décidées par le Comité juridique en 2000. Ces préoccupations, également formulées par des représentants de professionnels lors de l'acceptation par le Comité juridique de l'OMI des limites de 2003 (octobre 2000), portaient essentiellement sur le fait que les relèvements importants avaient un effet préjudiciable sur ce secteur et il a été indiqué alors qu'il serait préférable d'envisager des relèvements plus modestes mais réguliers.
- 3.3 Dans le document 92FUND/WGR.3/14/13, le Royaume-Uni invitait à accepter, dans son principe, la nécessité de modifier la procédure d'acceptation tacite. Ce document présente un amendement visant à permettre une révision automatique plus régulière des limites, conformément à la procédure d'acceptation tacite figurant dans la Convention de Montréal (1999) pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou dans un autre mécanisme acceptable.
- 3.4 Nous ne proposons pas d'entamer des discussions détaillées sur cette question, mais envisageons cette option aux fins de son examen par le Groupe de travail dans le cas d'une révision éventuelle des Conventions axée sur la question plus fondamentale de la responsabilité des propriétaires de navires.
- 3.5 Un relèvement plus modeste mais régulier des limites est l'une des caractéristiques de la procédure d'amendement tacite prévue par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal, 1999), qui prévoit une révision tous les cinq ans des limites de responsabilité énoncées dans cette Convention.
- 3.6 Chaque révision est effectuée compte tenu d'un coefficient pour inflation fondé sur la moyenne des taux annuels de la hausse (ou de la baisse) des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial, à savoir le dollar des États-Unis, la livre sterling, le yen japonais et l'euro. Toute révision<sup><1></sup> de ce type prend effet six mois après sa notification aux États parties et si dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet.

---

<1> Si la révision conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, on notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité.

- 3.7 Alors que le régime en vigueur prévoit le relèvement des limites de responsabilité et d'indemnisation, les dispositions risquent d'entraîner un relèvement peu fréquent des limites et dépendent entièrement d'un processus politique très long. Nous estimons qu'un mécanisme du type de celui qui est énoncé dans la Convention de Montréal de 1999, qui permet un relèvement plus progressif et plus régulier selon des critères convenus, répondrait mieux aux besoins des demandeurs, des propriétaires de navires, des assureurs et des contribuables.
- 3.8 On trouvera en annexe du présent document une copie du texte des articles pertinents de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal, 1999).

#### **4 Procédure d'acceptation tacite: modifications administratives**

- 4.1 Nous estimons que le Groupe de travail devrait également considérer que l'on pourrait réexaminer la procédure d'acceptation tacite pour aborder les questions autres que celles des niveaux d'indemnisation énoncés dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Nous pensons qu'il faudrait aussi envisager de réexaminer la procédure d'acceptation tacite de façon à y introduire des modifications administratives qui permettraient d'améliorer le fonctionnement du FIPOL ou de résoudre les problèmes qui se posent quant au fonctionnement du Fonds.
- 4.2 Cette procédure couvrirait les questions essentiellement techniques sur le plan de l'administration du Fonds, concernant par exemple l'article 18 (fonctions de l'Assemblée), l'article 20 (quorum de la majorité – cela pourrait être un moyen efficace de veiller à ce que les problèmes comme ceux du quorum de l'Assemblée ne deviennent pas un obstacle au fonctionnement du régime), et l'article 29 (fonctions de l'Administrateur).

#### **5 Obligation de soumettre les rapports sur les hydrocarbures et d'acquitter les contributions dans un délai raisonnable en vue du maintien de la couverture en vertu du régime d'indemnisation**

- 5.1 Le Groupe de travail a également examiné à plusieurs reprises la question de la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures et, comme pour les deux propositions précédentes, nous ne proposons pas d'entamer des discussions détaillées sur ce point mais soumettons de nouveau les options, avec des explications, qui figurent dans le document 92FUND/WGR.3/14/8 aux fins de leur examen compte tenu des considérations qu'avait formulées le Groupe de travail, selon lesquelles il importe de trouver une solution à ce problème. De plus, nous proposons que la Convention de 1992 portant création du Fonds soit réexaminée d'après le paragraphe 5.7 du présent document seulement dans le cas d'une révision éventuelle des Conventions.
- 5.2 À sa 5ème réunion, le 3ème Groupe de travail intersessions a noté que si le système international d'indemnisation faisait bénéficier les États d'une protection, il n'en imposait pas moins des obligations.
- 5.3 À mesure que les limites d'indemnisation sont relevées, il devient plus important de veiller à ce que les obligations concernant les rapports sur les hydrocarbures et les contributions soient pleinement respectées, faute de quoi l'on s'interrogerait sur l'équité du système. Le principe de réciprocité pour tous est une caractéristique fondamentale du régime qui prescrit que tous les États Membres continuent de remplir leurs obligations en vertu du régime d'indemnisation indépendamment de la question de savoir s'il s'agit ou pas d'États contribuables.
- 5.4 Il est proposé dans le document 92FUND/WGR.3/14/8 soumis par le Canada à la 5ème réunion du Groupe de travail, dans le cadre de deux options, qu'en cas de non-soumission de rapports sur les hydrocarbures ou de non-paiement de la cotisation à l'issue d'une période déterminée, la Convention portant création du Fonds cesserait d'être en vigueur à l'égard de cet État.

- 5.5 Le Groupe de travail a noté un certain nombre d'options visant à résoudre ce problème, notamment une résolution de l'Assemblée ou le retrait du droit de vote. Nous reconnaissons le travail entrepris par l'Administrateur du Fonds pour se mettre en rapport avec les États Membres n'ayant pas soumis leurs rapports annuels sur les hydrocarbures. Toutefois, nous estimons qu'il conviendrait de prendre des mesures sévères par le biais de modifications du système pour garantir que les États qui fournissent des contributions financières ne soient pas désavantagés financièrement du fait que d'autres États n'en acquittent pas (en ne soumettant pas leurs rapports) alors que les seuils sont dépassés.
- 5.6 Nous reconnaissons que l'Assemblée avait décidé qu'elle ne pouvait pas donner suite à l'option visant à supprimer la possibilité pour les États qui ne soumettent pas leurs rapports de bénéficier du régime en vertu des Conventions existantes. Toutefois, à notre avis, le fait de modifier le Règlement intérieur, d'empêcher ces États de devenir membres du Comité exécutif, le retrait du droit de vote ou une résolution de l'Assemblée, ne résoudre pas ce grave problème. C'est un problème que le Fonds de 1971 ainsi que le Fonds de 1992 connaissent depuis longtemps. C'est pourquoi nous estimons que la seule manière de surmonter ces difficultés avec efficacité est de modifier le régime du Fonds.
- 5.7 Nous considérons donc que les États devraient être tenus de soumettre leurs rapports compte tenu d'un cadre déterminé, avec le risque de ne plus être couverts par le système s'ils ne respectent pas cette obligation. Les États devraient en outre pouvoir intervenir davantage pour aider à obtenir les contributions non acquittées lorsqu'un contribuable ne remplit pas l'obligation qui lui incombe à cet égard.
- 5.8 Nous recommandons non seulement de rédiger un texte sur la question, en vue de l'insérer dans une proposition éventuelle de révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais aussi d'élaborer dans le même temps des projets de révision appropriés du règlement financier.

## **6 Assurance obligatoire pour les navires transportant une cargaison d'hydrocarbures inférieure à la limite actuelle de 2000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison**

- 6.1 Nous souscrivons également en principe à la proposition énoncée dans le document soumis par l'OCIMF à la 5ème réunion du 3ème Groupe de travail intersessions (document 92FUND/WGR.3/14/2) selon laquelle tous les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, quel qu'en soit le volume, devraient être tenus de souscrire une assurance. Tel qu'il est rédigé actuellement, l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne requiert en aucun cas que les propriétaires de navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison soient tenus de souscrire une assurance pour couvrir leur responsabilité pour les dommages par pollution. Les sinistres comme ceux du *Prestige*, de l'*Erika* et du *Nakhodka* ont montré les importants dommages que peuvent causer les déversements de quantités relativement faibles d'hydrocarbures de qualité supérieure.
- 6.2 Nous reconnaissons qu'un certain nombre de sinistres se rapportent à des navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison et que c'est le Fonds qui a assumé directement les conséquences de ces sinistres, par exemple dans le cas des sinistres de l'*Osung N° 3*, du *Milad 1* et du *Vistabella*. Nous ne considérons pas que les régimes d'indemnisation devraient donner aux propriétaires de navires la possibilité de choisir de ne pas souscrire d'assurance pour couvrir leur responsabilité en vertu de la Convention, possibilité qui effectivement créerait un écart quant à la garantie financière du propriétaire du navire couverte ultérieurement par le Fonds.
- 6.3 Nous proposons que tous les navires régis en vertu du régime de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui transportent des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison soient tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière, comme les navires transportant plus de

2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison sont actuellement tenus de le faire en vertu de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cela entraînerait une petite modification de cet article de la Convention.

Le paragraphe 11 serait remplacé par le texte suivant:

*'11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.'*

6.4 Une autre solution peut consister à abaisser le seuil prévu de façon à ce que la couverture d'assurance s'applique à un niveau tel que fixé dans d'autres instruments internationaux.

## **7 Fusion de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds en une seule Convention (comme dans le cas de la Convention SNPD)**

7.1 Cette fusion faciliterait le processus de ratification et permettrait également de mieux garantir une application plus uniforme. De plus, cela pourrait simplifier les questions relatives au droit des traités dans le cadre de la révision du régime d'indemnisation. Le lien entre le règlement des demandes selon deux niveaux serait en outre mieux défini. Par exemple, il faudrait prévoir une disposition qui donnerait au Fonds le droit d'intervenir dans toute action en justice où est mise en cause une question de principe et qui pourrait peut-être créer un précédent; (cela s'appliquerait à des circonstances analogues à celles de l'affaire du *Patmos*, où le Fonds n'a pas du tout pu intervenir sur les décisions du tribunal concernant les dommages causés à l'environnement.)

7.2 La fusion des deux Conventions permettrait aussi de veiller de manière plus appropriée à ce que l'on applique les mêmes politiques et pratiques aux fins du règlement des demandes. L'on pourrait également demander aux tribunaux de tenir compte des décisions de l'organe directeur. La séparation existant entre les deux régimes est due au fait qu'il avait fallu de toute urgence parvenir à un accord sur un texte conventionnel après le sinistre du *Torrey Canyon*, qui avait abouti à la mise en place du régime de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. La Convention de 1971 portant création du Fonds avait suivi. La fusion des deux Conventions serait également compatible avec l'intention qui est à l'origine de ce régime d'indemnisation. En outre, elle serait particulièrement pertinente s'il était donné suite à la deuxième option aux fins du partage des responsabilités financières.

7.3 La révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds nécessitera également d'envisager des dispositions de transition semblables à celles qui avaient été mises en vigueur en vertu des Protocoles de 1992. Une autre approche consisterait aussi à laisser le régime de 1992 'faire cavalier seul' aussi longtemps que les États l'estimeraient nécessaire et à le dénoncer une fois qu'ils auraient décidé d'intégrer un nouveau régime d'indemnisation.

## **8 Conclusion**

Nous invitons le Groupe de travail à envisager de près les propositions figurant dans le présent document, aux fins de leur examen dans le cadre d'une révision des Conventions visant à aborder la question essentielle de la responsabilité du propriétaire du navire.

## ANNEXE

### Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Montréal, le 28 mai 1999)

#### Article 24 – Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le depositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.
2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le depositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le depositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le depositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.
3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.