

CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN : DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION

Montréal, 24 – 29 mars 2003

- Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation**
2.3 : Concurrence loyale et mécanismes de protection

VIABILITÉ ET PARTICIPATION

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Dans le contexte d'une concurrence loyale et des protections assurées à cet effet, la présente note examine la question de la viabilité des transporteurs aériens et de l'assurance des services, y compris la fourniture d'aides ou de subventions gouvernementales. À cet égard, elle examine aussi les mesures de réglementation visant à garantir une participation effective et continue des pays en développement dans le transport aérien international. Elle propose certaines conclusions concernant les mesures que les États pourraient prendre, ainsi qu'un arrangement de réglementation concernant la participation et les mesures préférentielles.

La suite proposée à la Conférence est indiquée au paragraphe 7.1.

RÉFÉRENCE

Doc 9587, *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international*

1. INTRODUCTION

1.1 L'expression «viabilité», dans le contexte du transport aérien renvoie généralement à la capacité des compagnies aériennes à se maintenir en vie sur le marché et inclut la poursuite effective des services aériens à destination et en provenance de leur territoire d'origine. Cette survie est non seulement liée et soumise aux conditions du marché, telles que sa taille, son emplacement et la propension à voyager, mais aussi à la politique de l'État en question, entre autres en matière de développement économique, de travail, de tourisme, de besoins sociaux et de sûreté nationale. Par conséquent, la viabilité des transporteurs aériens, y compris l'assurance des services, constitue l'une des principales raisons pour lesquelles aux fils des ans de nombreux États ont octroyé à leurs transporteurs aériens nationaux une large variété d'aides et de subventions gouvernementales (qui sont souvent utilisées de manière interchangeable

(8 pages)

G:\ATConf.05\ATConf.05.wp.012.fr\ATConf.05.wp.012.fr.doc

et désignent l'assistance gouvernementale assurée à l'industrie des compagnies aériennes). De plus, ces États estiment habituellement aussi qu'un secteur du transport aérien viable est porteur de possibilités d'emploi, de transferts de technologie et de rentrées de devises étrangères. Il a toutefois été reconnu que l'aide des États peut éventuellement avoir une incidence sur le commerce des services aériens et fausser la concurrence, même si une part de cette aide peut se justifier du point de vue social et économique.

1.2 L'assistance des États est aussi une réalité courante au niveau bilatéral, car le cadre même des arrangements bilatéraux pour le transport aérien a toujours assuré une forme non monétaire d'assistance implicite aux transporteurs aériens nationaux sur leur propre marché, consistant à limiter le champ de concurrence. Les généreux accords de transport aérien conclus ces dernières années ont substantiellement réduit ou éliminé cette assistance tacite assurée par les États sur certains marchés. Le mouvement de libéralisation essentiellement fondé sur la réciprocité donne lieu toutefois à des préoccupations sur la manière de garantir une participation effective et viable des États dans le système de transport aérien international, étant donné l'asymétrie de la concurrence entre les compagnies aériennes et leurs parts possibles de marché. L'article 44 de la Convention de Chicago stipule que l'un des objectifs de l'Organisation est d'«assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international». On s'attend donc à une participation au transport aérien international, même si cette participation n'exige pas d'équité dans les résultats obtenus mais se trouve plutôt garantie du fait de l'optimisation des possibilités de participation.

1.3 La présente note examine les deux questions interreliées décrites ci-dessus, à savoir : a) la viabilité des transporteurs aériens, y compris l'assurance des services, grâce à l'octroi d'aides et de subventions gouvernementales, et b) les arrangements de réglementation conçus pour garantir une participation efficace et viable des États dans un marché fondé sur la concurrence, notamment les mesures préférentielles et les mesures visant à garantir la participation qui sont prévues dans les accords de transport aérien.

2. TRAVAUX ANTÉRIEURS DE L'OACI

2.1 La Conférence mondiale de transport aérien de 1994 (ATConf/4) a reconnu que les aides et les subventions gouvernementales ne sont pas en soi nécessairement déloyales mais que certaines d'entre elles ont le potentiel de fausser la concurrence. Tout en recommandant que les États prennent des mesures transparentes et efficaces pour s'assurer que les aides ou subventions gouvernementales qu'ils octroient à certains transporteurs aériens n'aient pas d'effet négatif pour leurs concurrents, la Conférence a noté que la distinction entre ce qui constitue un investissement légitime dans un transporteur aérien et ce qui constitue une aide ou une subvention gouvernementale n'est pas facile à établir. La Conférence ATConf/4 a recommandé séparément que l'OACI procède à des études et formule des recommandations sur les mesures préférentielles dans la réglementation économique du transport aérien international, afin de garantir la participation effective des États en développement à ce mode de transport.

2.2 En 1996, le Conseil a décidé qu'une étude du Secrétariat sur les mesures préférentielles, conduite en application de la recommandation de la Conférence ATConf/4, devrait être diffusée aux États pour qu'ils l'examinent et s'en inspirent autant que possible. Les mesures préférentielles potentielles, qui couvrent l'accès aux marchés, les critères de la propriété et du contrôle, l'attribution des créneaux et les questions relevant de la «conduite des affaires», sont énoncées dans le document de l'OACI intitulé *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587). En 1998, la 32^e session de l'Assemblée a invité instamment les États à prêter une attention

particulière dans leurs relations de transport aérien aux intérêts et aux besoins des pays en développement et, lorsque les circonstances le permettent, de leur accorder des mesures préférentielles appropriées.

3. FAITS NOUVEAUX RÉCEMMENT SURVENUS

3.1 Viabilité

3.1.1 Dans de nombreux États, ce qui caractérise le secteur aéronautique c'est que les compagnies aériennes appartiennent et sont contrôlées par l'État, bien que depuis le milieu des années 1980, la tendance à une privatisation partielle ou complète se maintienne. Cette propriété gouvernementale complète ou partielle a fréquemment conduit à l'octroi de fonds en capital, de prêts ou de garanties par l'État ou par des institutions publiques aux compagnies aériennes nationales qui éprouvaient des difficultés et cherchaient des ressources supplémentaires. De plus, de nombreux États ont fourni une aide à leurs compagnies aériennes nationales par des méthodes plus indirectes telles que : statut fiscal préférentiel, rabais ou exonérations des redevances de services aéroportuaires (y compris les redevances d'atterrissage), tarifs réduits ou arrangements préférentiels pour l'approvisionnement en carburant, octroi de droits exclusifs sur les boutiques hors taxes ou les contrats de services d'escale aux aéroports, politique d'achats sur le marché national (contrats militaires et gouvernementaux exclusifs) et autres privilèges fiscaux. Certains codes de faillite contiennent aussi des dispositions généreuses (par exemple, exemption d'intérêts et paiement de fonds de pension) qui constituent une forme indirecte d'aide gouvernementale aux compagnies aériennes en difficulté financière.

3.1.2 On estime que le volume de l'aide gouvernementale directe sous forme monétaire a culminé au milieu des années 1990, période pendant laquelle plusieurs principaux transporteurs européens ont reçu plus de 10 milliards de dollars en aide, puis il est tombé de nouveau aux alentours de 2000. Cependant, cette tendance s'est depuis inversée parce qu'un certain nombre d'États ont récemment pris des mesures pour pallier les difficultés financières de leurs compagnies aériennes. Des trains de solutions de secours à un certain nombre de transporteurs dans la plupart des régions (par exemple, Air Afrique, Air Jamaica, Air New Zealand, Malaysia Airlines et Swissair) illustrent ce changement d'attitude en matière d'aide gouvernementale. La situation a empiré avec les événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis. À la suite de ces événements, plus de 60 États, au premier rang desquels figurent les États-Unis, ont assuré diverses formes d'assistance d'urgence à leurs compagnies aériennes. La plupart des États se sont engagés à garantir les assurances contre les risques de guerre aux tierces parties pour une durée limitée, mais d'autres ont accordé à leurs compagnies aériennes des trains d'aides plus complets, présentés sous forme de versements en argent, pour les dédommager des pertes résultant de la fermeture immédiate des aéroports et de l'espace aérien. Ces aides gouvernementales ont parfois été accordées indirectement sous forme de garanties de prêt, de restructuration de prêts à des taux d'intérêt inférieurs et de concessions fiscales. Ce soutien, qui prend diverses formes, indique bien que l'on considère que l'industrie du transport aérien constitue un secteur stratégique et que, pour de nombreux États, les transporteurs nationaux constituent des investissements stratégiques.

3.1.3 En plus d'appuyer la personne morale des compagnies aériennes, les États octroient souvent des subventions directes ou indirectes pour des routes qui ne sont pas viables du point de vue commercial. Des régions éloignées continuent ainsi à recevoir des services aériens de base, notamment dans les cas où il n'y a pas d'autres solutions raisonnables que le transport aérien mais où les services aériens ne sont pas commercialement viables par ailleurs. Bien que la plupart des aides de ce type aient été accordées à des services aériens intérieurs (par exemple, le programme de subventions aux services aériens en régions éloignées de l'Australie et le programme de services aériens essentiels aux États-Unis), les routes internationales entre régions éloignées sont également considérées comme justifiant des

subventions directes dans l'environnement de la libéralisation. Par exemple, en Europe, un règlement du Conseil de l'Union européenne (n° 2408/92) autorise les États membres à imposer une obligation de service public aux transporteurs aériens pour leurs services aériens réguliers à tout aéroport qui dessert une région périphérique ou en développement, sur son territoire ou sur une route peu empruntée qui dessert tout aéroport régional de son territoire. Si aucun transporteur aérien n'a établi de service ou n'est sur le point de commencer à assurer un service sur une route de ce type, alors les États membres peuvent limiter l'accès à cette route à un seul transporteur aérien pour une durée maximale de trois ans et un appel d'offres est lancé pour le droit d'exploiter les services correspondants. Aux Caraïbes, certains services régionaux assurés par les compagnies aériennes étrangères sont appuyés financièrement par quelques États insulaires en développement dont les économies dépendent en grande partie du tourisme et de l'accès aux grands marchés.

3.2 **Participation**

3.2.1 Bien que la libéralisation des accords de transport aérien ait réduit le degré d'assistance tacite aux compagnies aériennes nationales (par exemple, en ce qui concerne la protection contre la concurrence en limitant l'accès aux marchés et en introduisant une politique particulière de tarification), un certain nombre d'arrangements bilatéraux et régionaux généreux ont récemment été conclus qui contiennent des dispositions concernant l'application de mesures préférentielles et de mesures de participation à des compagnies aériennes moins concurrentielles, afin de faciliter le processus de libéralisation et de promouvoir un champ d'action équilibré. Les mesures préférentielles constituent des arrangements sans réciprocité, dont les États qui ont établi une relation sur le plan de leur réglementation sont convenu qu'ils sont nécessaires à un pays en développement en vue d'assurer sa participation effective et continue au transport aérien international. D'un autre côté, les mesures de participation, qui sont à la disposition de tous les États, sont utilisées pour renforcer la confiance afin de s'acheminer progressivement vers un régime moins contraignant et de s'assurer que les résultats d'une concurrence accrue, bien que non égaux ne deviennent pas trop inégaux.

3.2.2 Bien que les renseignements bien étayés sur la négociation et l'octroi de mesures préférentielles soient limités, on sait que ce type de mesures a été accordé, mais dans le contexte de la réciprocité et souvent avec l'engagement des pays en développement à adopter un régime plus libéral après la période de transition spécifiée, pour remplacer un régime sans aucune réciprocité. Par exemple, environ un tiers des accords bilatéraux de type «ciel ouvert» conclus par les États-Unis comportent une annexe relative à la transition qui impose des limites ou prévoit l'introduction graduelle notamment de fréquences, de droits de cinquième liberté et de droits de «septième» liberté pour les services tout-cargo, les services avec partage de code dans un pays tiers, les services charter, et pour les services d'escale, certains de ces droits n'étant appliqués qu'aux transporteurs des États-Unis. En ce qui concerne les accords régionaux, en 1998, le Cambodge, le Myanmar, la République démocratique populaire lao et le Viet Nam ont signé un accord sur l'établissement d'une coopération sous-régionale pour le transport aérien (Accord CLMV), qui vise à libéraliser progressivement le marché du transport aérien entre ces quatre pays en vue d'un accès intégral au marché, tout en recherchant spécifiquement un traitement préférentiel pour leurs transporteurs aériens auprès de tout autre État.

4. **ANALYSE**

4.1 La capacité d'une compagnie aérienne à maintenir ses activités et à continuer de participer au transport aérien international ne dépend pas seulement de sa base relative de coûts des facteurs de production et de son efficacité en matière de production, lesquels dépendent des circonstances variables du marché, mais elle est souvent aussi renforcée grâce aux diverses formes d'aide

gouvernementale directe, indirecte ou tacite décrites dans la section précédente. Lorsque l'on examine les questions de viabilité et de participation des transporteurs aériens, il faut donc tenir compte de la faisabilité et de l'opportunité de l'aide gouvernementale accordée aux compagnies aériennes à ces fins.

4.2 Les objectifs de l'aide gouvernementale sont divers mais, en ce qui concerne la scène internationale, ils ont souvent visé à maintenir la participation des transporteurs aériens nationaux dans les marchés du transport aérien intéressés et à garantir la continuité des services aériens à destination et en provenance des territoires des États concernés. Les pays en développement craignent en particulier de trop dépendre des transporteurs étrangers pour assurer des services aériens internationaux, notamment en périodes de difficulté où les services peuvent être perturbés. Certains États sont aussi susceptibles de considérer la survie de leurs propres transporteurs aériens comme un moyen sûr de garantir effectivement des services. Quels que soient les objectifs et les formes, il est largement reconnu que l'aide gouvernementale peut éventuellement fausser le fonctionnement du marché, ce qui conduit à des comportements contraires à la concurrence, comme par exemple le dumping et la tarification agressive. Pour limiter ces effets néfastes sur la concurrence dans le cadre du marché, en particulier en ce qui concerne les aides financières/subventions directes, plusieurs États (et groupes d'États) ont élaboré des règles concernant les aides/subventions gouvernementales, qui prévoient des critères visant à répondre à des objectifs très précis et seulement lorsqu'il n'y a pas de meilleures solutions.

4.3 La principale complication pratique réside dans la difficulté de quantifier toute l'ampleur de l'aide gouvernementale, étant donnée l'existence des diverses mesures d'aide indirecte ou tacite. Seules les aides/subventions directes en argent peuvent être quantifiées dans une certaine mesure, bien que les diverses méthodes de comptabilité et les pratiques de compte rendu compliquent leur évaluation comparative. De plus, les mesures prises par les États concernant les niveaux perçus d'aide dont on peut considérer qu'elle fausse la concurrence peuvent conduire à des mesures de rétorsion par d'autres États, selon leur attitude face à ces aides.

4.4 Dans le cadre d'une transition vers la libéralisation ou dans un marché déjà libéralisé, il peut se trouver des circonstances exceptionnelles dans lesquelles l'aide gouvernementale peut produire des avantages économiques et/ou sociaux même si cette aide a une incidence sur la concurrence dans le marché. En ce qui concerne les aides/subventions ponctuelles, la restructuration financière peut servir à faciliter le processus de transformation des compagnies aériennes moins rentables, comme l'Union européenne en a fait l'expérience. Les décisions concernant la restructuration des finances sont généralement prises sur fond de pressions sociales et politiques et visent à sauver les compagnies aériennes nationales et à garantir que la transition vers des opérations plus rentables se réalise au moindre coût pour les personnes les plus touchées, en particulier la main-d'œuvre et les créanciers. Il convient toutefois de noter que sans conditions bien définies (notamment les objectifs, les échéances et les plans à long terme) et sans mécanisme réglementaire strict de mise en œuvre, de divulgation des renseignements et de contrôle, la restructuration des finances reviendrait à protéger les compagnies aériennes moins productives sans en renforcer l'efficacité interne. La restructuration des finances des compagnies aériennes doit donc s'accompagner de critères et de moyens clairs si elle veut réaliser son objectif.

4.5 Certaines formes de subventions visant à garantir des niveaux minimums de services aériens vers des zones éloignées peuvent aussi se justifier dans l'optique de l'intérêt social, à condition qu'elles soient octroyées de façon transparente et efficace. Dans de telles circonstances, elles peuvent assurer la fourniture d'un service qui répond à des normes fixes de continuité, de régularité, de capacité et de tarification, lesquelles normes ne sauraient être définies par le transporteur aérien sur la seule base de ses intérêts commerciaux. La méthode classique pour répondre à de tels besoins sociaux a consisté à se fonder sur des moyens implicites tels que les subventions croisées dans le réseau, par régulation stricte de l'entrée sur le marché et des tarifs, mais le système de subventions croisées réglementaires n'est ni

transparent ni susceptible de stimuler l'efficacité. Il serait peut-être plus efficace et transparent d'octroyer des subventions financières directes aux services locaux non rémunérateurs, dans le cadre d'arrangements institutionnels tels que des systèmes d'appel d'offres compétitifs qui définissent clairement les critères de sélection applicables aux façons dont les subventions sont octroyées. Étant donné que les systèmes d'appel d'offres donnent accès à des subventions et à des droits d'exploitation aux transporteurs les plus efficaces, ils peuvent servir à contrôler les coûts des subventions, comme le démontre les expériences de plusieurs États. La question est de savoir dans quelle mesure ce mécanisme utilisé dans le contexte national pourrait s'appliquer à des services internationaux.

4.6 Quant aux aspects participation de l'aide gouvernementale dans le cadre d'accords de transport aérien, les mesures préférentielles et les mesures de participation peuvent être considérées comme justifiant les formes non monétaires d'aide accordée par un État à des transporteurs désignés autres que les siens propres, notamment durant la période de transition vers un régime plus libéralisé. Leur application peut favoriser le niveau requis de confiance parmi les divers États pour leur permettre de poursuivre avec diligence les processus de libéralisation. Dans une situation de transition vers un environnement libéralisé, le fait de garantir la participation des États en développement dans le transport aérien international peut faire partie intégrante du «comment» libéraliser. Contrastant de façon marquée avec les restrictions bilatérales classiques fondées sur la réciprocité, ces mesures sont conçues pour fournir aux transporteurs moins compétitifs un droit sans réciprocité ou un délai de préparation leur permettant de développer un service qui ne peut être entièrement contesté par les concurrents durant une certaine période; de sorte que les États dont les transporteurs sont moins compétitifs peuvent s'engager à entreprendre une libéralisation progressive. Par exemple, des mesures préférentielles peuvent donner un élan de départ aux compagnies aériennes moins compétitives qui souhaitent disposer de possibilités supérieures (par exemple, en accordant plus de points de trafic) et permettre à un pays en développement d'introduire progressivement la libéralisation (par exemple, ouvrir son marché à un stade ultérieur). Même si ces mesures se révèlent utiles dans bien des cas, il serait difficile de formuler un article d'application générale sur les mesures à inclure dans les accords de transport aérien eux-mêmes et dans le modèle d'accord sur les services aériens (TASA) de l'OACI. On pourrait plutôt prévoir une annexe contenant des mesures précises appropriées, un peu comme l'«Annexe sur la transition».

5. CONCLUSIONS

5.1 Compte tenu de ce qui précède, on peut tirer les conclusions suivantes :

- a) dans une situation de transition vers une libéralisation ou même dans un marché déjà libéralisé, certains États peuvent souhaiter continuer à fournir certaines formes d'assistance à leurs compagnies aériennes pour assurer la viabilité du secteur du transport aérien et répondre à leur souci légitime d'assurer des services. Cependant, les États devraient tenir compte du fait que la fourniture d'aides/subventions gouvernementales qui offrent aux transporteurs aériens nationaux des avantages dont ne disposent pas les concurrents sur le même marché risque de fausser le commerce des services aériens internationaux et de constituer des pratiques concurrentielles déloyales;
- b) en l'absence de méthode de quantification acceptable et du fait de l'existence de diverses mesures non monétaires, il est très difficile d'estimer de façon précise l'aide gouvernementale dans toute son ampleur et l'incidence des aides gouvernementales spécifiques sur la concurrence. Ceci étant, les États devraient reconnaître que toutes mesures prises contre les compagnies aériennes étrangères qui reçoivent des

aides/subventions gouvernementales pourraient conduire à des mesures de rétorsion par l'État intéressé et compromettre la libéralisation en cours du transport aérien international;

- c) il peut y avoir des cas où l'aide gouvernementale peut produire des avantages économiques et/ou sociaux sous forme de restructuration des transporteurs aériens et d'assurance de services. Cependant, même dans ces cas particuliers, les États devraient prendre des mesures transparentes et efficaces, accompagnées de critères et de moyens clairs pour garantir que les aides/subventions gouvernementales n'ont pas d'incidence néfaste sur la concurrence dans le marché;
- d) les États devraient envisager la possibilité d'identifier et de permettre dans leurs relations de transport aérien une assistance aux services essentiels sur certaines routes intrarégionales particulières qui présentent un caractère de service public;
- e) pour assurer la participation effective et continue des pays en développement et pour faciliter le processus de libéralisation, les États devraient tenir compte dans leurs relations de transport aérien des intérêts et des besoins des États dont les transporteurs aériens sont moins compétitifs et, s'il y a lieu, leur accorder des mesures préférentielles et des mesures de participation. Ces mesures pourraient faire l'objet de l'«Annexe sur la transition» de leurs accords de transport aérien.

6. ARRANGEMENT RÉGLEMENTAIRE RECOMMANDÉ

6.1 Dans le cadre des progrès vers la libéralisation, les questions de participation ainsi que de viabilité pourraient être prises en compte entre autres dans les accords existants et futurs de transport aérien au moyen d'une «Annexe sur la transition». L'Annexe proposée ci-après, qui est tirée de pratiques et méthodes existantes, servirait à couvrir tant les mesures de participation que les mesures préférentielles. Elle comporterait entre un et trois types de clauses. Si ces clauses s'appliquent à chaque partie de la même manière, alors elles seraient considérées comme des mesures de participation. Sinon, elles seraient considérées comme des mesures préférentielles.

6.2 La première clause serait utilisée lorsqu'un article particulier (ou une Annexe) n'entrerait pas en vigueur immédiatement mais serait appliqué de façon limitée durant la période de transition. À titre d'exemple, les parties conviendraient que, nonobstant l'Annexe sur les horaires des routes accordant à chaque partie des droits illimités de cinquième liberté, les compagnies aériennes d'une partie (l'État développé) ne seraient pas autorisées à exercer pleinement ces droits de trafic local entre l'autre partie (l'État en développement) et une tierce partie, jusqu'à une date spécifiée. La deuxième clause serait semblable à la première mais comporterait des périodes de mise en œuvre graduelle. Par exemple, les parties conviendraient que, nonobstant un article autorisant un partage de codes illimité, les compagnies aériennes de chaque partie seraient autorisées à étendre leurs services de partage de codes (fréquences) avec un tiers pays seulement de manière graduelle, pour des périodes spécifiées. La troisième clause de l'Annexe proposée serait utilisée lorsqu'un article (ou une Annexe) ne prendrait pas effet immédiatement et qu'un programme différent serait appliqué durant la période de transition. Par exemple, les parties conviendraient que, nonobstant un article sur les tarifs prévoyant une double désapprobation, le système en place dans le pays d'origine régirait la tarification jusqu'à une date spécifique. La liste ci-après indique les questions qui pourraient être couvertes dans une telle Annexe : le nombre de compagnies aériennes désignées, les critères de propriété et de contrôle, la capacité et la fréquence, les droits de route et de trafic, le partage des coûts, les opérations charter, les services intermodaux, les tarifs, l'attribution des

créneaux, et les questions telles que les services d'escale. De plus, n'importe laquelle des questions énumérées pourrait être traitée selon toute approche énoncée dans les trois clauses.

6.3 L'arrangement réglementaire ci-après, présenté dans le cadre d'une Annexe sur la transition, est soumis à l'examen de la Conférence en vue d'être utilisé par les États contractants à leur discrétion, dans des accords de transport aérien bilatéraux, régionaux ou multilatéraux. Les termes de l'Annexe proposée par le Secrétariat constituent un cadre, mais les parties devront convenir des conditions et du libellé. Le Doc 9587 contient des éléments sur de possibles mesures de participation et mesures préférentielles. Cette annexe a été introduite dans le TASA (voir la note ATConf/5-WP/17).

ANNEXE SUR LA TRANSITION

Les mesures de transition ci-après expireront le (date) ou à toute date antérieure convenue par les Parties :

1. *Nonobstant les dispositions de l'article _____ (ou de l'Annexe _____), la compagnie aérienne désignée *de la Partie A (ou de chaque Partie) peut (pourra) . . .*
2. *Nonobstant les dispositions de l'article _____ (ou de l'Annexe _____), la compagnie aérienne désignée *de la Partie A (ou de chaque Partie) peut (pourra) . . . comme suit :*
 - a) *du (date) au (date), . . . ;*
 - b) *du (date) au (date), . . .*
3. *Nonobstant les dispositions de l'article _____ (ou de l'Annexe _____), les dispositions ci-après régiront . . .*

* Au pluriel, selon le cas.

7. SUITE PROPOSÉE À LA CONFÉRENCE

7.1 La Conférence est invitée :

- a) à examiner et à adopter les conclusions du paragraphe 5.1;
- b) à recommander l'adoption de l'«Annexe sur la transition» présentée au paragraphe 6.3.