



Collection dirigée par Laurent Vidal

Le droit du financement des aéronefs

Sous la coordination de
Cyril-Igor Grigorieff et Vincent Correia
Préface de Gilbert Guillaume



bruylant



CHAPITRE 5 :

**LE CONTRAT DE LOCATION D'AÉRONEF
AVEC ÉQUIPAGE - LE *WET LEASE***

Laurent CHASSOT*

SECTION 1 - INTRODUCTION

136. Il pourrait paraître inopportun de traiter du contrat de location avec équipage dans un ouvrage consacré à l'acquisition et au financement d'aéronefs. Ce contrat, en tant qu'il prévoit l'exploitation d'un aéronef par le loueur pour le compte du preneur, lequel commercialise les vols comme les siens, constitue une forme de coopération entre transporteurs aériens et s'apparente ainsi plus à un contrat de prestation de services qu'à un contrat de jouissance. Il semble, dès lors, étranger à la matière de ce livre. Cependant, une proximité évidente et quelques recoupements avec celle-ci rendent l'étude du contrat de location avec équipage digne d'intérêt, à la fois par souci de délimitation et d'exhaustivité. La confusion dont le *wet lease* fait l'objet est du reste symptomatique de la singularité de cette pratique, qui se situe aux confins des catégories juridiques usuelles, dont elle questionne constamment le domaine d'application propre, que ce soit sur les plans contractuel, réglementaire ou de la responsabilité. Sujet transversal par excellence, l'étude du *wet lease* est par conséquent aussi l'occasion d'un passionnant voyage au pays du droit aérien.

137. Après avoir défini l'essence du contrat de location avec équipage, ce chapitre aborde les questions réglementaires et de responsabilité qu'il suscite, pour ensuite présenter les clauses typiquement rencontrées dans de tels accords.

* Laurent CHASSOT est avocat au barreau de Genève, docteur en droit, LL.M. (Air & Space Law, McGill). Il est associé du cabinet gbf Avocats SA et enseigne le droit aérien auprès de l'I.A.T.A. Training and Development Institute.

SECTION 2 – LA NOTION DE LOCATION AVEC ÉQUIPAGE

§ 1 – DÉFINITION ET NATURE JURIDIQUE

138. La location avec équipage (*wet lease*) se définit comme le contrat aux termes duquel le loueur (un transporteur aérien) met à la disposition du preneur (un autre transporteur aérien) un aéronef, maintenu en état de navigabilité et dûment assuré, ainsi que son équipage, contre le paiement d'un loyer. En général, la définition précise que le loueur demeure l'exploitant de l'aéronef, celui-ci figurant sur le CTA du loueur (169). Telle est en particulier le cas de la définition de la location avec équipage donnée par le droit européen (170). Il s'agit également de celle que nous retiendrons aux fins du présent chapitre. La terminologie anglophone use souvent du sigle ACMI pour désigner la location avec équipage (171), lequel rend compte des différentes prestations effectuées par le loueur. Les termes *damp lease* ou *moist lease* sont par ailleurs réservés aux cas dans lesquels seule une partie de l'équipage (en principe l'équipage de conduite de l'aéronef) est mise à la disposition du preneur (172).

139. Il s'agit typiquement d'un accord entre compagnies aériennes, de court terme compte tenu de son coût et des restrictions réglementaires dont il fait l'objet (173). Il répond en général à la nécessité pour un transporteur de faire face à l'indisponibilité d'un ou de plusieurs aéronefs, pour des raisons techniques ou autres, ou à des besoins de capacité accrus, exceptionnels ou saisonniers. Le recours à ce type de coopération semble rare dans l'aviation d'affaires (174), dont les transporteurs ne sont pas confrontés aux mêmes contraintes d'horaires que leurs homologues de la ligne. Le loueur, en tant qu'exploitant de l'aéronef, conserve la gestion technique et le contrôle opérationnel

(169) I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR et P. MENDES DE LEON, *An Introduction to Air Law*, 9^e éd., Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, 2012, 429 pp., p. 379 ; D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, op. cit., pp. 180-181 ; C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, « Los contratos internacionales de utilización de aeronaves : a modo de síntesis », *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2012, vol. 4, n^o 1, pp. 151-164, p. 155, n^{os} 17 et s.

(170) Règlement (CE) n^o 1008/2008, préc., art. 2, § 25 : « Un contrat conclu entre transporteurs aériens aux termes duquel l'aéronef est exploité sur le CTA du loueur ».

(171) Voy. par exemple, D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, op. cit., p. 180 ; voy. égal. OACI, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, Doc. OACI 9626, 2^e éd., 2004, 4.7-6.

(172) Voy. par exemple, OACI, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, op. cit., 4.7-6 ; I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR et P. MENDES DE LEON, *An Introduction to Air Law*, op. cit., p. 379, note 120.

(173) J. NAVEAU, M. GODFROID et P. FRÜHLING, *Précis de droit aérien*, op. cit., p. 468.

(174) Voy. *infra*, Partie II, Chapitre 5.

(l'équivalent de la gestion « nautique » du droit maritime), alors que la compagnie locataire s'approprie quant à elle la gestion commerciale de l'aéronef (175). C'est ainsi le preneur qui dispose commercialement de la machine, le produit de cette activité lui revenant : il offre aux passagers ou expéditeurs de marchandises les vols effectués au moyen de l'aéronef comme les siens propres et conclut avec eux des contrats de transport, assumant la qualité de transporteur aérien (contractuel) (176). Les vols commercialisés de la sorte le sont, dès lors, sous le code d'identification du preneur. À ce titre, il lui incombe – et en principe non au loueur – de détenir les éventuels droits de trafic ou autres autorisations économiques requis (177). Cependant, la réalisation de l'opération de transport est entièrement déléguée, « sous-traitée », au loueur – l'exploitant de l'aéronef –, qui assume la responsabilité opérationnelle et technique du vol. L'aéronef conserve sa livrée d'origine (celle du loueur), ou alors – notamment lorsque le contrat porte sur une durée plus longue – il revêt celle du preneur. Le point est sans incidence sur le plan de la réglementation aérienne.

140. La location avec équipage est opposée à la location coque nue (*dry lease*), aux termes de laquelle le loueur cède la seule jouissance de l'aéronef au preneur, qui en acquiert la possession (178). Alors que la location coque nue est un contrat de jouissance régi par les règles nationales du droit du bail, le *wet lease* implique en outre de la part du loueur la prestation de certains services (exercice du contrôle opérationnel de l'aéronef, mise à disposition de l'équipage, maintenance et assurance), ce qui le situe dans la catégorie des contrats innommés (complexes ou mixtes), dont le régime ne fait généralement pas l'objet de règles spécifiques en droit des obligations (179). En conservant le contrôle opérationnel de la machine, dont il demeure l'exploitant au sens du droit public aérien (180), le loueur avec équipage en garde par conséquent également la possession. La location avec équipage est dès lors exclu-

(175) D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, *op. cit.*, p. 181 ; J. NAVEAU, M. GODFROID et P. FRÜHLING, *Précis de droit aérien*, *op. cit.*, p. 468 ; C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, « Los contratos internacionales de utilización de aeronaves : a modo de síntesis », *op. cit.*, p. 155, n° 22.

(176) Voy. à ce propos *infra*, Section IV, § 1.

(177) D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, *op. cit.*, p. 181.

(178) Voy. *supra*, Partie I, Chapitres 2 à 4.

(179) C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, « Los contratos internacionales de utilización de aeronaves : a modo de síntesis », *op. cit.*, p. 154, n° 12 ; à propos de l'affrètement, dont le *wet lease* constitue une sous-catégorie, voy. Tribunal fédéral suisse, 23 février 2011, 4A_641/2010, n° 3.2.

(180) S. NEUMANN, in S. HOBE, N. VON RUCKTESCHELL et D. HEFFERNAN (dir.), *Cologne Compendium on Air Law*, Cologne, Carl Heymanns Verlag, 2013, 1381 pp., p. 124 ; D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, *op. cit.*, p. 181 ; C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, « Los contratos internacionales de utilización de aeronaves : a modo de síntesis », *op. cit.*, p. 155, n° 22.

sive de la notion de contrat de bail au sens de la convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (181), qui présuppose le transfert de la possession (182), et ne saurait donner lieu à la création d'une « garantie internationale » telle que visée par cette convention (183).

141. Si les parties jouissent d'une grande latitude dans la détermination de la teneur de leur accord, une certaine homogénéité s'observe cependant dans la pratique contractuelle. Les prestations réciproques des parties, ainsi que la répartition des risques, obéissent à des principes assez semblables dans une majorité de contrats.

§ 2 – DISTINCTIONS ET TERMINOLOGIE

142. La location avec équipage est voisine d'un certain nombre d'autres contrats typiques du transport aérien, dont elle doit pourtant être distinguée.

A – La location coque nue

143. Location coque nue s'oppose à la location avec équipage, en ce sens que la jouissance du seul aéronef – sans équipage – est ici cédée au preneur. En outre, contrairement au *wet lease*, c'est le preneur qui est l'exploitant de l'aéronef (184). Celui-ci est investi, comme dans la location avec équipage en revanche, de la gestion commerciale de la machine (185). Le terme de « location coque nue » est réservé aux accords passés entre transporteurs aériens, la question de la mise à disposition ou non d'un équipage et de l'attribution de la gestion opérationnelle et commerciale présupposant la présence de deux transporteurs. Il s'agit – contrairement au *wet lease* – d'un contrat de jouissance, de court

(181) Voy. *infra*, Partie III, Chapitre 2.

(182) Convention du Cap, art. 1, lettre g : « "Contrat de bail" désigne un contrat par lequel une personne (le bailleur) confère un droit de possession ou de contrôle d'un bien (avec ou sans option d'achat) à une autre personne (le preneur) moyennant le paiement d'un loyer ou toute autre forme de paiement ».

(183) R. GOODE, *Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific To Aircraft Equipment – Official Commentary (2013)*, 3^e éd., Rome/Portland, Hart/Unidroit, 2013, 763 pp., p. 36.

(184) Voy. la définition donnée par le règlement (CE) n° 1008/2008, préc., à son art. 2, chiffre 24 : « Un contrat conclu entre entreprises aux termes duquel l'aéronef est exploité sur le CTA du preneur ».

(185) C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, « Los contratos internacionales de utilización de aeronaves : a modo de síntesis », *op. cit.*, p. 155, n° 21.

terme, en principe soumis aux règles du bail (186). Sa brève durée et le fait qu'il intervienne entre transporteurs – avec les contraintes réglementaires qui s'ensuivent (187) – le distinguent des autres locations sans équipage que sont le crédit-bail de financement (*finance lease*) (188) et le crédit-bail d'exploitation (*operating lease*) (189).

B – L'affrètement

144. L'affrètement ou *charter* en anglais est, au sens propre (mais la notion fait l'objet d'acceptions variables), l'opération par laquelle un frèteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage, le frèteur demeurant en principe l'exploitant de l'aéronef (190). Cette définition se recoupe ainsi avec celle de la location d'aéronef avec équipage, qui doit dès lors être considérée comme une forme d'affrètement. Le *wet lease* est cependant plus spécifiquement un accord entre transporteurs aériens. L'affrètement – et il est alors qualifié de *charter* – vise au contraire également le cas dans lequel le preneur n'est pas une compagnie aérienne, mais par exemple un tour-opérateur (191). Dans le cas du *wet lease*, le preneur commercialise les vols en tant que transporteur aérien, en son propre nom et le cas échéant sous son code d'identification, et doit donc disposer des droits de trafic et autres autorisations nécessaires à cet effet. L'affréteur, lorsqu'il n'est pas une entreprise de transport aérien, échappe quant à lui à toute une série d'exigences réglementaires qui affectent le preneur en *wet lease* (192).

(186) Ainsi, pour le droit belge, J. NAVEAU, M. GODFROID et P. FRÜHLING, *Précis de droit aérien*, op. cit., p. 470, n° 314.

(187) À ce propos, voy. *infra*, Section III.

(188) Voy. *supra*, Partie I, Chapitre 1.

(189) En ce sens, voy. J. NAVEAU, M. GODFROID et P. FRÜHLING, *Précis de droit aérien*, op. cit., p. 467, *in fine*.

(190) Voy. en France, la définition donnée par l'article L. 6400-2 du Code des transports ; elle correspond à l'acception généralement admise au plan international, voy., par exemple, J.-P. TOSI, *L'affrètement aérien*, op. cit., n° 1 ; M. HOCHSTRASSER, *Der Beförderungsvertrag*, Zurich, Schulthess, 2015, 723 pp., n° 288 ; J. NAVEAU, M. GODFROID et P. FRÜHLING, *Précis de droit aérien*, op. cit., pp. 473-475, n° 316 ; Tribunal fédéral suisse, 23 février 2011, 4A_641/2010, n° 3.2.

(191) D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, op. cit., p. 181 : « A wet lease is similar to an aircraft charter except that the wet lessee must be an airline having its own operating licenses and permits and the aircraft must be operated under the lessee's flight designator code and route authorities. By contrast, a chartered aircraft may be hired by anyone and is operated solely under the licenses, permits and authorities of the charter operator ». Voy. égal. J. NAVEAU, M. GODFROID et P. FRÜHLING, *Précis de droit aérien*, op. cit., pp. 473-475, n° 316 ; C. LORENTE GÓMEZ DE SEGURA, « Los contratos internacionales de utilización de aeronaves : a modo de síntesis », op. cit., p. 155, n° 41.

(192) Voy. *infra*, Section III.

C – Le contrat de transport

145. Le contrat de transport diffère de la location avec équipage en ce que la prestation du transporteur porte sur le déplacement de passagers ou de marchandises, alors que le *wet lease* confère au preneur le droit de disposer de la capacité de l'aéronef. Il s'agit là de la distinction classique entre contrat de transport et d'affrètement (193).

D – Le partage de codes

146. Le partage de codes (*code-share*) est un accord de coopération entre compagnies aériennes, aux termes duquel plusieurs transporteurs commercialisent sous leurs propres codes d'identification respectifs un même vol, qui est opéré par l'un d'entre eux (194). *A priori*, le fait que plusieurs transporteurs « commercialisent » le même vol oppose fondamentalement le partage de codes à la location avec équipage, dans laquelle le seul preneur est investi de la gestion commerciale de l'opération. Cependant, certains accords de partage de codes prévoient une répartition entre transporteurs de la capacité de l'avion, chacun d'entre eux disposant d'un certain *quota* de sièges dont il a la vente exclusive (*block space arrangement*). Dans un tel cas, la nature du contrat offre certaines similitudes avec celle d'un *wet lease*, à la différence cependant que le preneur ne dispose que d'une partie de la capacité de l'avion et que sa gestion commerciale de l'aéronef est très restreinte, dès lors que les routes et les fréquences sont fonction de l'horaire de la compagnie exploitante. Les principes régissant la rémunération du loueur diffèrent par ailleurs considérablement dans l'un et l'autre cas de figure.

SECTION 3 – LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

147. La location avec équipage soulève deux types de problèmes à l'origine de restrictions sur le plan réglementaire (195). La première, commune à toutes les opérations aéronautiques, a trait à la sécurité :

(193) Voy. en France, les articles L. 6400-1 et L. 6400-2 du Code des transports ; Cass. fr., 1^{re} civ., 6 juin 1990, n° 88-18991.

(194) OACI, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, op. cit., 4.8-2 ; STEAR DAVIES GLEAVE, *Competition impact of airline code-share agreements*, Final Report prepared for the European Commission, 2007, p. 7.

(195) Secrétariat de l'OACI, « Aircraft leasing in international air transport », in *Worldwide Air Transport Conference: Challenges and opportunities of liberalization*, 2003, ATConf/5-WP/9, n° 4.3.

il s'agit de s'assurer que, nonobstant l'utilisation d'un aéronef pris en location d'un autre exploitant, l'opération présente les mêmes garanties de sécurité que si elle était le fait du preneur avec ses propres aéronefs. La seconde touche au domaine de la réglementation économique : comme le loueur exploite l'aéronef sous couvert des droits de trafic du preneur, il faut éviter que le procédé ne permette au loueur d'exercer, par un biais détourné, des droits de trafic qu'il ne possède pas (196). À cette crainte s'ajoute celle, liée au recours à des équipages étrangers, de « conséquences sociales négatives » (197).

148. Pour ces raisons, le *wet lease* est généralement soumis à un régime d'autorisation. En droit de l'UE, il faut ainsi se rapporter à l'article 13 du règlement n° 1008/2008 (198). Avant cependant d'évoquer ces exigences spécifiques, il y a lieu de rappeler le cadre réglementaire général dans lequel s'inscrit la location avec équipage. On relèvera que la réglementation sécuritaire et économique contraignante des accords de *wet lease* entre transporteurs apparaît comme une caractéristique les distinguant des locations où l'une des parties n'est pas un transporteur, lesquelles échappent alors à de telles contraintes (un loueur qui serait une banque ou un preneur voyageur (199)).

§ 1 – LE CADRE RÉGLEMENTAIRE GÉNÉRAL DU WET LEASE

A – Sécurité aérienne

149. Le loueur, comme tout exploitant d'aéronef à titre commercial, est soumis aux règles relatives à l'exploitation commerciale des aéronefs, et il doit en particulier être dûment agréé par l'autorité aéronautique de son État d'origine (200). Si le loueur est une entreprise ayant son principal établissement au sein d'un État membre de l'UE, il lui faut ainsi détenir une licence d'exploitation (201) et un certificat de transporteur aérien (202) de cet État. En tant qu'exploitant de l'aéronef, il lui

(196) Voy. OACI, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, *op. cit.*, 4.7-7 ; CEAC, *Recommandation sur la location d'aéronefs*, n° 21-1, 1997, n° 4, sous f).

(197) Voy., par exemple, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté (refonte), COM(2006) 396 final, exposé des motifs, p. 8.

(198) Règlement (CE) n° 1008/2008, préc. Voy. *infra*, § 2.

(199) Secrétariat de l'OACI, « Aircraft leasing in international air transport », *op. cit.*, n° 4.2.

(200) Conformément aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 6 OACI.

(201) Règlement (CE) n° 1008/2008, préc., art. 3, § 1.

(202) Règlement (CE) n° 216/2008, préc., art. 8, § 2.

incombe notamment d'exercer le contrôle opérationnel de l'aéronef et de veiller à son maintien en état de navigabilité (203).

150. En outre, un loueur issu d'un pays tiers qui envisage d'exploiter un avion en *wet lease* au sein de l'UE devra, à l'instar de tout exploitant d'un pays tiers formant de tels projets, détenir une autorisation d'exploitant de pays tiers au sens de la Partie TCO, délivrée par l'EASA (204). Les conditions qui président à l'octroi de cette autorisation se recoupent partiellement avec celles de l'autorisation de sécurité au sens de l'article 13, paragraphe 2, du règlement n° 1008/2008 (205).

151. Puisque la location avec équipage n'implique pas de changement d'exploitant, il y a en principe coïncidence entre l'État de tutelle de l'exploitant et celui responsable en matière de navigabilité de l'aéronef, à savoir l'État d'immatriculation. Le *wet lease* ne soulève ainsi pas la problématique souvent suscitée par les autres locations (coque nue) du fait de la dissociation, entre tutelle réglementaire technique et opérationnelle de l'aéronef, qu'elles opèrent. Un transfert des responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant, tel qu'envisagé par l'article 83bis de la convention de Chicago (206), n'est dès lors pas requis dans ce cas.

B – Droits de trafic

152. En principe, tel est le propre du *wet lease*, le service est opéré conformément aux droits de trafic et autorisations y relatives du preneur (lequel exerce la gestion commerciale de l'aéronef) (207). Le loueur n'a dès lors pas à détenir de droits de trafic propres. Ce point n'est toutefois pas incontesté dans la pratique par les autorités aéronautiques nationales, tant il est vrai que la location avec équipage dans un contexte international est toujours sujette à la suspicion d'un possible abus par

(203) Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, *JOUE*, L 362 du 17 décembre 2014, p. 1, Annexe I, M.A.201, sous h), et règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, *JOUE*, L 296 du 25 octobre 2012, p. 1, Annexe III, ORO.GEN.110.

(204) Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, *JOUE*, L 133 du 6 mai 2014, p. 12.

(205) Voy. *infra*, § 2, B.

(206) Voy. *infra*, Partie IV, Chapitre 2.

(207) CEAC, *Recommandation sur la location d'aéronefs*, n° 21-1, 1997, p. 2 ; D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, *op. cit.*, p. 180.

le loueur, lequel pourrait y recourir afin d'exercer par un biais détourné des droits de trafic qu'il ne possède pas (208). Les autorités demeurent dès lors vigilantes. En outre, comme nous le verrons, le *wet lease* est en général soumis à un régime spécifique d'autorisation assez restrictif, comportant une composante de réglementation économique (209).

153. En matière de droits de trafic, les récents accords dits de « ciel ouvert » signés par l'UE avec les États-Unis (210), ainsi qu'avec le Canada (211), consacrent cependant une approche très libérale de la pratique du *wet lease*. Ces instruments spécifient en effet expressément que, si la location avec équipage demeure sujette aux autorisations prévues par la législation des parties, celles-ci renoncent à faire de l'existence de droits de trafic en faveur du loueur une condition à l'approbation de tels accords passés entre transporteurs (212).

C – Communication de l'identité du transporteur

154. Le règlement n° 2111/2005 vise à protéger les passagers contre les risques de sécurité dans le transport aérien (213). Il prévoit à cet effet la tenue d'une liste des transporteurs interdits d'exploitation au sein de l'UE (« liste noire »). En outre, afin que les consommateurs puissent choisir leur transporteur en connaissance de cause, l'article 11 du règlement n° 2111/2005 fait obligation au « contractant du transport aérien », pour tout vol faisant partie d'un transport qui a commencé dans l'UE (214), d'informer les passagers sur l'identité du « transporteur aérien effectif ». Dans le cas d'un *wet lease*, le preneur, qui commercialise le vol, est le contractant du transport aérien ; il lui incombe

(208) Voy. OACI, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, op. cit., 4.7-7 ; CEAC, *Recommandation sur la location d'aéronefs*, n° 21-1, 1997, n° 4, sous f) : « *The use of wet-leased aircraft should not be used as means to circumvent applicable laws, regulations or international agreements* ».

(209) Voy. *infra*, § 2.

(210) Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, des 25 et 30 avril 2007, *JOUE*, L 134 du 25 mai 2007, p. 1.

(211) Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres, *JOUE*, L 207 du 6 août 2010, p. 32.

(212) A. R. RECKER, *Die Reform des rechtlichen Rahmens für den internationalen Luftverkehr*, Cologne, Carl Heymanns Verlag, 2014, 232 pp., pp. 106 et 127. Voy. l'article 10, § 7, de l'accord avec les États-Unis : « Aucune des deux parties n'exige d'un transporteur aérien de l'une des parties qui fournit des aéronefs qu'il dispose de droits de trafic en vertu du présent accord pour les routes sur lesquelles les aéronefs seront exploités » ; et l'article 13, § 15, de l'accord avec le Canada : « Aux fins du présent paragraphe, l'entreprise de transport aérien qui exploite l'aéronef n'est pas tenue de disposer des droits de trafic adéquats pour les routes concernées ».

(213) Règlement (CE) n° 2111/2005, préc.

(214) *Ibid.*, art. 10.

ainsi d'indiquer à ses passagers, en principe dès la réservation et selon les modalités prévues par cette disposition, l'identité du loueur, qui est le transporteur aérien effectif, puisque l'exploitant de l'aéronef (215).

§ 2 – LE RÉGIME D'AUTORISATION DU RÈGLEMENT N° 1008/2008

A – Objectifs

155. L'article 13 du règlement n° 1008/2008 soumet les accords de location à deux types d'autorisations. La première vise à garantir que l'opération soit conforme aux impératifs de sécurité : cette exigence s'applique tant à location avec équipage, que sans équipage (coque nue). L'autorisation à fonction sécuritaire fait l'objet de l'article 13, paragraphe 2, du règlement. La seconde autorisation est requise (uniquement) en cas de location avec équipage d'un aéronef immatriculé dans un pays tiers (non européen). Elle doit dans ce cas être sollicitée cumulativement à la première. Assez restrictive, elle est, aux termes de l'article 13, paragraphe 3, du même règlement, conditionnée à un besoin du preneur, limitée quant à sa durée, et éventuellement subordonnée à la réciprocité de la part de l'État tiers. De la sorte, elle tend à préserver les intérêts économiques de l'UE et de ses États membres, en faisant obstacle à la concurrence exercée par des loueurs établis dans des États tiers. Il s'agit, en d'autres termes, d'une autorisation avec une certaine vocation protectionniste.

156. On notera qu'en cas de *wet lease*, contrairement au *dry lease* (216), seule la prise en location par un transporteur aérien communautaire – et non la mise en location – est sujette à autorisation ; et cette ou ces autorisations doivent être sollicitées par le preneur (217). Dès lors, lorsque l'aéronef et son équipage sont mis à la disposition d'un preneur d'un pays tiers par un loueur établi dans l'UE, l'article 13 du règlement n° 1008/2008 n'a pas vocation à s'appliquer (218).

(215) C. LORENTE GÓMEZ DE SEGURA, « Los contratos internacionales de utilización de aeronaves : a modo de síntesis », *op. cit.*, p. 155, n° 23.

(216) La location coque nue implique un changement d'exploitant, et donc une modification des opérations du loueur comme de celles du preneur.

(217) Voy. art. 13, § 2 ; Commission européenne, *Establishment of unrestricted wet-lease arrangements between the EU and the U.S. through a wet-lease agreement between the parties*, Feuille de route, 7 mars 2016, p. 2, <http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/>, consulté le 15 juin 2016.

(218) Commission européenne, *Information note concerning Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community*, 2008, non publiée. p. 14 : « A contrario, the Regulation

B – L'autorisation de sécurité

157. L'article 13, paragraphe 2, du règlement n° 1008/2008 dispose que « les contrats de location avec équipage aux termes desquels le transporteur aérien communautaire est le preneur de l'aéronef loué avec équipage sont soumis à une autorisation préalable, conformément au droit communautaire ou national applicable en matière de sécurité aérienne ». Cette obligation vaut indifféremment, que l'aéronef loué soit immatriculé dans l'UE ou un État tiers (219). Cependant, dans le cadre de la prochaine révision du règlement n° 216/2008, il est envisagé d'exempter les aéronefs immatriculés dans l'UE, dont la maintenance et l'exploitation obéissent en effet à des règles homogènes (220).

158. La notion de « droit applicable en matière de sécurité aérienne » renvoie aujourd'hui pour l'essentiel aux dispositions du règlement n° 965/2012 (221). En substance, l'autorité doit s'assurer, s'agissant des aéronefs immatriculés au sein de l'UE, que ceux-ci sont maintenus en état de navigabilité et exploités conformément aux règles européennes applicables (222). S'agissant d'aéronefs étrangers, le postulant doit avoir démontré que l'exploitant du pays tiers est titulaire d'un CTA délivré conformément à l'Annexe 6 à la convention de Chicago, que les normes de sécurité de ce pays en matière de navigabilité et d'opérations aériennes sont équivalentes à celles du droit européen, et que l'aéronef dispose d'un certificat de navigabilité délivré conformément à l'Annexe 8 de cette même convention (223). L'autorité compétente pour octroyer l'autorisation de sécurité aux fins de l'article 13, paragraphe 2, du règlement n° 1008/2008 est celle désignée par l'État membre dans lequel est situé l'établissement principal du transporteur qui la sollicite (le preneur) (224).

does not require prior approval when the CAC [Community Air Carrier] wet-leases out (as a lessor) an aircraft to a non CAC ».

(219) *Ibid.*, p. 13.

(220) Voy. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, COM(2015) 613 final, exposé des motifs, p. 21, *ad art.* 123.

(221) Règlement (UE) n° 965/2012, préc.

(222) ARO.OPS.110, sous a), 4).

(223) ORO.AOC.110, sous c).

(224) Règlement (UE) n° 965/2012, préc., art. 3 et ORO.GEN.105.

*C – L'autorisation économique en cas de location
d'un aéronef d'un pays tiers*

159. En plus de l'autorisation de sécurité visée par l'article 13, paragraphe 2, du règlement n° 1008/2008, le preneur d'un aéronef avec équipage immatriculé dans un pays tiers doit solliciter une « autorisation préalable d'exploitation auprès de l'autorité nationale compétente pour l'octroi des licences » (225). L'autorité compétente aux fins de l'autorisation économique est donc celle chargée par l'État membre de l'établissement principal du preneur de l'octroi des licences d'exploitation (226) ; elle peut ou non coïncider avec l'autorité compétente en matière d'autorisations de sécurité au sens de l'article 13, paragraphe 2.

160. Aux termes du considérant 8 du règlement n° 1008/2008, « [a]fin d'éviter un recours excessif à des contrats de location d'aéronefs immatriculés dans des pays tiers, en particulier la location avec équipage, le recours à ces pratiques ne devrait être autorisé que dans des circonstances exceptionnelles ». L'autorisation de l'article 13, paragraphe 3, procède ainsi d'une volonté de restriction. Rien n'est cependant dit, dans le règlement n° 1008/2008, sur les motivations d'une telle restriction. Dans l'exposé des motifs qui accompagnait sa proposition de règlement, la Commission évoquait, à l'appui du durcissement des conditions de la location telles qu'elles résultaient précédemment des textes du « troisième paquet », outre les problèmes liés à la sécurité, les « inquiétudes sociales » engendrées par un recours accru à la location d'aéronefs et de leurs équipages en provenance d'États tiers (227). De manière plus large, sans doute faut-il voir dans la défiance à l'égard de la location d'aéronefs d'États tiers l'expression du réflexe souverainiste et protectionniste si caractéristique des relations aériennes internationales.

161. L'article 13, paragraphe 3, du règlement n° 1008/2008 soumet l'autorisation de la location d'un aéronef avec équipage immatriculé dans un pays tiers aux conditions suivantes :

- a) le postulant démontre que toutes les normes de sécurité équivalentes à celles imposées par le droit européen ou national sont respectées ; sur ce point, l'autorisation se recoupe avec les exigences

(225) Règlement (CE) n° 1008/2008, préc., art. 13, § 3.

(226) *Ibid.*, art. 4, sous a).

(227) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté (refonte), COM(2006) 396 final, exposé des motifs, p. 8.

de sécurité prévues dans le cadre de l'autorisation de l'article 13, paragraphe 2, et des textes de renvoi (228) ; et

- b) le postulant démontre en outre l'un des besoins suivants :
- un besoin exceptionnel, auquel cas l'autorisation est accordée pour une durée maximum de sept mois, prolongeable d'autant ; il s'agit essentiellement de la situation dans laquelle le preneur doit faire face à une demande exceptionnelle, à laquelle il ne pourrait répondre autrement (par exemple, la prospection d'un nouveau marché (229)) ; ou
 - un besoin de capacité saisonnier, auquel il ne peut être raisonnablement répondu en louant un aéronef immatriculé dans l'Union ; l'autorisation est accordée dans ce cas pour une ou plusieurs saisons et peut être renouvelée (230) ; ou
 - un besoin pour surmonter des difficultés d'exploitation, auquel il ne peut être raisonnablement répondu en louant un aéronef immatriculé dans l'Union ; l'autorisation est alors limitée à la durée strictement nécessaire ; l'on pense par exemple au cas de la panne immobilisant un avion (AOG) (231).

162. L'article 13, avant-dernier alinéa, dispose en outre que l'autorité peut refuser d'accorder une autorisation en l'absence de réciprocité, en matière de location avec équipage, de la part de l'État tiers d'immatriculation de l'aéronef. L'autorité peut en outre assortir son autorisation de conditions qui font alors partie du contrat de location avec équipage (232).

163. Il a déjà été dit que le bénéfice de droits de trafic n'était en principe pas requis à l'endroit du loueur, la commercialisation du service étant en effet l'affaire du preneur (233). On a cependant relevé, à cette occasion, que certaines autorités aéronautiques, en cas de suspicion d'abus, pouvaient donner une interprétation plus restrictive des accords bilatéraux applicables et exiger du loueur qu'il dispose, à l'instar du preneur, des droits de trafic idoines. Or, il se pose la question de savoir si les États membres de l'UE conservent, au regard des règles précises de l'article 13, paragraphe 3, du règlement n° 1008/2008, la faculté

(228) Voy. *supra*, § 2.

(229) Commission européenne, *Information note concerning Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community*, 2008, non publiée, p. 14.

(230) *Ibid.*, pp. 14-15.

(231) *Ibid.*, p. 15.

(232) Règlement (CE) n° 1008/2008, préc., art. 13, § 4.

(233) Voy. *supra*, § 1, B.

de poser, en sus des conditions prévues par cette disposition, des exigences en matière de droits de trafic. Il convient sans doute de répondre par la négative, l'UE ayant acquis sur ce point, par l'adoption de règles concernant le traitement à réserver à des ressortissants d'États tiers (les loueurs), une compétence exclusive (234).

D – L'autorisation du *wet lease* aux États-Unis : aperçu et comparaison

164. Aux États-Unis, la prise en location d'aéronefs étrangers avec équipage par des transporteurs américains a longtemps été prohibée, conformément à la réglementation fédérale (235). Les autorités américaines ont cependant assoupli leur pratique à partir de 2008, considérant que les arrangements de type *wet lease* avec un loueur étranger pouvaient être autorisés – nonobstant leur interdiction *expressis verbis* dans la réglementation – pour autant que le loueur conserve le contrôle opérationnel et la possession de l'aéronef en tout temps, et qu'en outre l'opération satisfasse un intérêt public. Afin de démontrer que ces conditions sont remplies, le postulant – qui contrairement au règlement n° 1008/2008 est ici le loueur étranger (236) – doit solliciter un *statement of authorization* conformément aux dispositions de 14 CFR § 212 (237). La réglementation semble réserver un pouvoir discrétionnaire assez large à l'*Office of the Secretary of Transportation* (OST) dans sa décision, laquelle porte tant sur les aspects sécuritaires de l'opération envisagée que sur des considérations économiques, par exemple les conditions de réciprocité. Le fait que les accords de *wet lease* entre transporteurs américains ne soient pas soumis à autorisation et que les autorisations ne soient pas nécessairement d'une durée limitée distingue par ailleurs le régime américain du régime européen (238).

(234) Voy. la jurisprudence de la CJCE dans les arrêts *Open Skies* ; notamment CJCE, 5 novembre 2002, *Commission c/ Royaume-Uni*, aff. C-467/98, *Rec.*, 2002, p. I-09427, pt 83 ; sur toute la question, voy. V. CORREIA, *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, Bruxelles, Bruylant, 2014, 972 pp., pp. 95 et s., en particulier pp. 183 et s.

(235) 14 CFR § 119.53, sous b) : « *No certificate holder under this part may wet lease from a foreign air carrier or any other foreign person [...]* ».

(236) Commission européenne, *Establishment of unrestricted wet-lease arrangements between the EU and the U.S. through a wet-lease agreement between the parties*, Feuille de route, 7 mars 2016, p. 3, <http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/> (consulté le 15 juin 2016).

(237) DOT, *Provision of Entire Aircraft with Crew to a U.S. Certificated Air Carrier by a Foreign Air Carrier*, DOT-OST-2008-0063, <https://www.regulations.gov/> (consulté le 15 juin 2016).

(238) Quand bien même les autorités américaines ont récemment commencé à restreindre la validité de telles autorisations à une durée de sept mois, en réaction à la pratique européenne fondée sur l'article 13, § 3, du règlement (CE) n° 1008/2008, préc., qu'elles considèrent discriminatoire et contraire à l'esprit de l'accord ciel ouvert ; voy. Commission européenne, *Establishment of*

SECTION 4 – LA RESPONSABILITÉ

165. La répartition des rôles entre loueur et preneur dans la location d'aéronefs avec équipage pose la question de la responsabilité encourue par chacune des parties à l'égard des usagers du transport, des tiers à la surface, ainsi qu'en matière de droits des passagers.

§ 1 – LA RESPONSABILITÉ À L'ENDROIT DES USAGERS
DU TRANSPORT

166. Lorsqu'un aéronef est loué avec équipage, les contrats de transport sur la base desquels voyagent passagers ou marchandises sont conclus par le preneur, à qui appartient la gestion commerciale de l'opération. Dès lors, en cas de lésion corporelle ou de décès de passagers, de perte, destruction ou avarie de bagages ou marchandises, ou de retard, survenus au cours d'un transport international, les lésés peuvent rechercher la responsabilité du preneur, sur le fondement de la convention de Montréal (239) ou de Varsovie (240). En effet, est généralement considéré comme transporteur – sujet de la responsabilité régie par ces traités – celui qui s'engage contractuellement à acheminer passagers, bagages ou marchandises sur un trajet entrant dans les prévisions de l'article premier des conventions de Montréal et Varsovie (241).

167. Cependant, puisque l'exécution du transport est confiée au loueur, le *wet lease* caractérise la dissociation entre transport contractuel et transport de fait, telle que l'envisagent les articles 39 et suivants de la convention de Montréal. Ces dispositions ont été reprises

unrestricted wet-lease arrangements between the EU and the U.S. through a wet-lease agreement between the parties, op. cit.

(239) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, *RTNU*, vol. 2242, n° 39917 (entrée en vigueur le 4 novembre 2003).

(240) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, *RTSDN*, vol. 137, n° 3145, p. 11 (entrée en vigueur le 13 février 1933), telle qu'amendée par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955 et les protocoles additionnels de Montréal n° 2 et 4 du 25 septembre 1975.

(241) Voy. V. GRELLIERE, *La responsabilité du transporteur aérien international*, thèse dactyl., Toulouse, 1973, 569 pp., p. 61 ; SHAWCROSS et BEAUMONT, *op. cit.*, Part VII, n° 129.5 ; E. GIEMULLA, in E. GIEMULLA et R. SCHMID (ed.), *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, feuillets mobiles, Berlin, Luchterhand, 2015, art. 1 de la convention de Montréal, n° 38 ; L. CHASSOT, *Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international : entre conflit et complémentarité*, Zürich, Schulthess, 2012, 355 pp., n° 391 et 392, p. 126 ; Tribunal fédéral suisse, 12 mars 1957, *A.T.F.* 83 II 231, 2.b) : « Ce qui est décisif pour déterminer [...] qui, en l'espèce, doit être considéré comme transporteur, c'est de savoir qui a accepté de transporter Jaquet par aéronef contre rémunération [...] ou, en d'autres termes, qui a conclu un contrat de transport avec le recourant ».

de la convention de Guadalajara (242), qui complète la convention de Varsovie. Aux termes de l'article 39 de la convention de Montréal, équivalent aux articles I et II de la convention de Guadalajara, « [l]es dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée "transporteur contractuel") conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée "transporteur de fait") effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport ». Ainsi, alors que le preneur, qui s'est engagé à transporter passagers ou marchandises est à qualifier de « transporteur contractuel », la délégation au loueur de l'exécution du transport confère à ce dernier le statut de « transporteur de fait ». La doctrine considère en effet, généralement, que l'exploitant de l'aéronef – lorsqu'il diffère de la personne qui s'est engagée au transport – correspond au transporteur de fait (243) ; tel est le cas du loueur, selon la définition traditionnellement admise du *wet lease* (244). Or, dans de telles circonstances, tant le transporteur contractuel que le transporteur de fait répondent solidairement des préjudices dont la réparation peut être demandée sur le fondement de la convention de Montréal (245) ou de la convention de Varsovie (246). En outre, conformément aux articles 41 de la convention de Montréal et III de la convention de Guadalajara, les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires sont imputés au transporteur contractuel et inversement. Ainsi, tant le loueur que le preneur sont responsables des préjudices subis par les usagers du transport, les articles 40 et suivants de la convention de Montréal et la convention de Guadalajara ayant pour effet d'étendre le régime de responsabilité uniforme montréalais et varsovien au loueur, en sa qualité de transporteur de fait.

(242) Convention complémentaire à la convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, conclue à Guadalajara le 18 septembre 1961.

(243) Voy. R. DETTLING-OTT, in E. GIEMULLA et R. SCHMID (ed.), *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, op. cit., art. 39 de la convention de Montréal, n° 17 ; L. CHASSOT, *Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international : entre conflit et complémentarité*, op. cit., n° 400 avec les références.

(244) En ce sens, voy. E. GIEMULLA, W. SCHWENK et H. VAN SCHYNDEL (ed.), *Handbuch des Luftverkehrsrechts*, Cologne, Carl Heymanns Verlag, 2013, 852 pp., partie 3, chapitre 15, n° 116. S'agissant du *wet lease*, certains auteurs semblent pourtant hésiter à reconnaître au loueur la qualité de transporteur de fait, voy. J. P. JANKÖSTER, *Fluggastrechte im internationalen Luftverkehr*, Tübingen, Mohr Siebeck, 2009, 375 pp., p. 63 ; C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, « Los contratos internacionales de utilización de aeronaves : a modo de síntesis », op. cit., p. 163, n° 61.

(245) Voy. convention de Montréal, préc., art. 40 et 45.

(246) Voy. convention de Guadalajara, préc., art. II et VII.

§ 2 – LA RESPONSABILITÉ ENVERS LES TIERS À LA SURFACE

168. Les règles applicables – tant internationales (247) que nationales (248) – font en général peser sur l'exploitant d'un aéronef – éventuellement sur son propriétaire (249) – la responsabilité des préjudices causés par la machine à des tiers à la surface. Par conséquent, dans un *wet lease*, le sujet de cette responsabilité devrait être le loueur (250).

§ 3 – LES DROITS DES PASSAGERS (RÈGLEMENT N° 261/2004)

169. Le règlement n° 261/2004 (251), qui régit en Europe les droits des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation et de retard, désigne en qualité de débiteur de ces droits le « transporteur aérien effectif » (*operating air carrier*) (252). Celui-ci est défini en tant que le « transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager » (253). Cependant, le considérant 7 du règlement précise à cet égard que « [a]fin de garantir l'application effective du présent règlement, les obligations qui en découlent devraient incomber au transporteur aérien effectif qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol, indépendamment du fait qu'il soit propriétaire de l'avion, que l'avion fasse l'objet d'un contrat de location coque nue (*dry lease*) ou avec équipage (*wet lease*), ou s'inscrive dans le cadre de tout autre régime ». Dans ses orientations interprétatives, la Commission européenne explique, quant à elle, que : « [C]onformément à l'article 3, paragraphe 5, les obligations découlant du règlement incombent toujours au transporteur aérien effectif et non, par exemple, à un autre transporteur aérien susceptible d'avoir vendu le

(247) Voy., par exemple, la convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome, le 7 octobre 1952, ICAO Doc. 7364, art. 2.

(248) Voy., par exemple, l'article L. 6131-2 du Code des transports en France ; ou l'article 64 de la loi sur l'aviation en Suisse.

(249) Ainsi au Royaume-Uni, *Civil Aviation Act* de 1982, Part III, Section 76, § 2.

(250) Voy. l'article 2, § 2, sous a), de la convention de Rome de 1952 : « Aux fins de la présente convention, l'exploitant est celui qui utilise l'aéronef au moment où le dommage est survenu. Toutefois, est réputé être l'exploitant celui qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation » ; G. LELOUDAS, *Risk and Liability in Air Law*, Londres, Taylor & Francis, 2009, 224 pp., n° 7.59, p. 166.

(251) Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, *JOUE*, L 046 du 12 février 2004, p. 1.

(252) *Ibid.*, art. 4, 5 et 6.

(253) *Ibid.*, art. 2, sous b).

billet. La notion de transporteur aérien effectif est présentée au considérant 7 » (254).

170. Il ressort de ces différentes définitions ou précisions une solution quelque peu contradictoire. D'une part, le règlement semble vouloir désigner comme débiteur des droits des passagers le transporteur effectuant le transport, en d'autres termes l'exploitant, comme le terme anglais d'*operating carrier* l'indique. Il y a à cet égard une logique évidente à faire peser la responsabilité liée aux aléas du transport sur la partie en ayant la maîtrise effective ; de même sera-t-il plus aisé au transporteur qui réalise le transport d'y remédier en fournissant l'assistance (255) et la prise en charge (256) dues au titre du règlement (dans ce sens le début du considérant 7). Dès lors, dans l'hypothèse où l'entité partie au contrat de transport n'est pas la même que celle l'exécutant, les réclamations des passagers doivent-elles être dirigées contre cette dernière. Ainsi, pour les vols effectués en partage de codes, le débiteur des droits du règlement est l'*operating carrier*, et non le *marketing carrier* (257). Dans le cas du *wet lease*, ce même raisonnement devrait conduire à voir dans le loueur, qui est l'exploitant de l'aéronef, et non le preneur, le transporteur aérien effectif (258). Il semblerait cependant que dans ce dernier cas le règlement ne considère pas le loueur comme transporteur aérien effectif, car le considérant 7 précise « [...] indépendamment du fait qu'il soit propriétaire de l'avion, que l'avion fasse l'objet d'un contrat de location coque nue (*dry lease*) ou avec équipage (*wet lease*), ou s'inscrive dans le cadre de tout autre régime ». Peut-être le législateur de l'Union souhaitait-il excepter de la notion de transporteur aérien effectif le loueur d'un *wet lease*, du fait que l'exploitation de l'aéronef loué avec équipage, bien qu'elle incombe au loueur, s'insère dans le cadre des opérations du preneur, notamment en ce qui concerne l'assistance en escale, le preneur ayant par ailleurs la gestion commerciale exclusive du transport. Le preneur serait de la sorte mieux à même de traiter les réclamations des passagers. Il n'en

(254) Commission européenne, *Orientations interprétatives relatives au règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et au règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, C(2016) 3502 final, p. 8, n° 2.2.3.*

(255) Règlement (CE) n° 261/2004, préc., art. 8.

(256) *Ibid.*, art. 9.

(257) Ainsi en a jugé la plus haute juridiction allemande, voy. Bundesgerichtshof, 26 novembre 2009, Xa ZR 132/08.

(258) Dans ce sens, UK CAA, *Aircraft Leasing – New UK Policy and Process for Wet Leasing-in from a Community Operator*, n° 3.2, www.caa.co.uk (consulté le 15 juin 2016).

demeure pas moins qu'une telle interprétation dénaturerait la notion de transporteur aérien effectif et d'exploitant. Il paraît dès lors préférable de s'en tenir à la définition claire de l'article 2 et de respecter de la sorte l'homogénéité d'un concept utilisé dans de nombreux autres textes (259). Une dérogation apparaît d'autant moins impérative qu'elle se fonderait sur un considérant, dont la rédaction par ailleurs ambiguë pourrait relever de l'inadvertance.

SECTION 5 – LES CLAUSES TYPIQUES D'UN CONTRAT DE LOCATION D'AÉRONEF AVEC ÉQUIPAGE

171. Seront ici évoquées les principales clauses typiques d'un contrat de location d'aéronef avec équipage. Il va sans dire que chaque contrat est unique par sa teneur et sa structure. Contrairement à la vente d'aéronefs, il n'existe pas de contrat de *wet lease* standard proposé par l'IATA ou d'autres organismes. Les propos qui suivent demeureront dès lors nécessairement de nature générale.

§ 1 – PRINCIPES GÉNÉRAUX

Une série de clauses figure généralement en tête des contrats de location avec équipage, qui définissent à grands traits les obligations essentielles des parties. L'essence de l'obligation assumée par le loueur réside dans la prestation d'un service : l'exploitation (*operation*) d'un aéronef (gestion technique ou « nautique ») pour le compte du preneur, celui-ci disposant de la capacité de l'aéronef, qu'il commercialise en son nom et pour son propre compte, afin de transporter des passagers, des marchandises, ou d'effectuer du travail aérien (gestion commerciale). C'est, dès lors, par un certain abus de langage que nombre de *wet lease* évoquent, dans ce contexte, la « mise à disposition » d'un aéronef avec son équipage. La mise à disposition ou la jouissance conférée au preneur est en effet de nature purement commerciale en l'occurrence, puisque le loueur demeure l'exploitant (*operator*) et donc le possesseur de l'aéronef (contrairement à la location coque-nue, laquelle constitue un véritable contrat de bail) (260).

(259) Ainsi par exemple le règlement (CE) n° 2111/2005, préc. L'article 2, sous e), définit le transporteur aérien effectif en des termes identiques à ceux du règlement (CE) n° 261/2004. Or, il ressort clairement des considérants 13 et 14 du règlement (CE) n° 2111/2005 que c'est le loueur – et non le preneur – qui constitue le transporteur aérien effectif en cas de *wet lease*.

(260) Voy. *supra*, Section II.

172. Afin de pouvoir exploiter l'aéronef pour le compte du preneur, le loueur s'engage également à mettre à la disposition de celui-ci l'équipage. Le loueur se charge par ailleurs de la maintenance et de l'assurance de l'aéronef au titre de l'ACMI. Ces différents éléments sont généralement repris et développés dans les clauses suivantes du contrat. L'exploitation de l'aéronef par le loueur pour le compte du preneur s'inscrit dans une certaine durée, souvent assez brève (*term*), d'ordinaire définie dans les premières clauses du contrat. Par ailleurs, il est fréquent que les services fournis par le loueur soient limités à la desserte de certaines routes déterminées. Ce « programme de vols » fait généralement l'objet d'une clause spécifique, voire d'une annexe au contrat. En contrepartie des prestations promises par le loueur, le preneur s'engage quant à lui à payer au loueur une rémunération dont les multiples modalités sont réglées dans une clause propre, laquelle renvoie souvent aussi à une annexe.

§ 2 – AÉRONEFS ET OPÉRATIONS

A – Aéronef(s)

173. La définition de la location avec équipage rencontrée dans la réglementation ou la doctrine ne se réfère d'ordinaire qu'à un seul aéronef. Dans la pratique cependant, il est fréquent que plusieurs aéronefs soient loués aux termes d'un seul et même contrat. En outre, s'il est usuel que le ou les aéronefs objets du contrat soient précisément désignés par leur numéro de série et leur immatriculation (généralement dans une annexe au contrat, contenant un descriptif technique), rien ne saurait faire obstacle à ce que les parties conviennent de la mise à disposition d'un *type* d'aéronef doté de certaines caractéristiques, le loueur étant libre d'affecter tour à tour à l'opération tel ou tel appareil de son choix. De même, le contrat peut, ou non, réserver l'usage exclusif de l'aéronef au preneur et, dans la négative, autoriser le loueur à utiliser le même aéronef pour le compte de plusieurs preneurs. Toutes ces modalités, qui sans doute poseraient problème dans une location coque nue, car le droit du bail confère en principe au locataire la jouissance exclusive d'une chose, apparaissent possibles dans un contrat portant essentiellement sur la fourniture d'un service. Les parties peuvent convenir que l'aéronef conserve sa livrée d'origine, ou bien revêt celle du preneur.

B – Programme de vols

174. Certains contrats portent sur l'accomplissement d'un voyage déterminé. D'autres, à l'opposé, prévoient la mise à disposition d'un ou de plusieurs aéronefs, sans restriction d'itinéraires, le loueur étant libre d'en faire l'usage qui lui convient, dans une aire géographique définie ou non. Il est cependant fréquent que les services fournis par le loueur soient limités à la desserte de certaines routes, aux termes d'un programme de vols (*flight programme*), fixé dans une annexe au contrat. Ainsi, l'on recourt souvent au *wet lease* pour desservir une ligne saisonnière, auquel cas les services du loueur consisteront dans la desserte de cette route, pour la durée et à la fréquence déterminées par le contrat.

C – Exploitation et maintenance

175. Le loueur s'engage à fournir un aéronef dûment maintenu en état de navigabilité et à exploiter celui-ci conformément à toutes les prescriptions applicables, qu'elles soient internationales, européennes ou nationales. Il s'agit là d'une caractéristique essentielle du *wet lease* : c'est le loueur qui est l'exploitant (*operator*) et exerce le contrôle opérationnel de l'aéronef (lequel figure donc sur le certificat de transporteur aérien du loueur). Les obligations précitées incombent dès lors d'ores et déjà au loueur en sa qualité d'exploitant, conformément à la réglementation applicable (261). Elles se voient cependant également conférer un fondement contractuel. Le loueur, en tant qu'exploitant de l'aéronef, et le pilote commandant de bord qu'il a désigné, ont l'autorité et la responsabilité de décider, *in fine*, du commencement, de la poursuite ou de l'interruption d'un vol, du chargement de l'aéronef et de toutes autres questions affectant la sécurité du vol (262), ce nonobstant le fait que le preneur est investi de la gestion commerciale de l'appareil. Tous les contrats contiennent une clause qui rappelle cette règle et la rend opposable au preneur.

D – Assistance en escale

176. Le contrat détermine qui, du loueur ou du preneur, fournit les services d'assistance en escale, tant de nature opérationnelle que commerciale. Il s'agit souvent du preneur, qui intègre l'aéronef exploité par le loueur à ses propres activités.

(261) D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, *op. cit.*, p. 181. En Europe, voy. le règlement (UE) n° 1321/2014, préc., Annexe I, M.A.201, sous h), et le règlement (UE) n° 965/2012, préc., Annexe III, ORO.GEN.110 et Annexe IV, CAT.GEN.MPA.105.

(262) Règlement (UE) n° 965/2012, préc., Annexe III, ORO.GEN.110; Annexe IV, CAT.GEN.MPA.105.

E – Équipage

177. Le loueur fournit l'équipage de conduite et de cabine nécessaire à l'exploitation de l'aéronef loué. Les membres de cet équipage demeurent employés du seul loueur. Ils doivent être titulaires des licences requises et disposer de l'expérience nécessaire à l'exercice de leurs fonctions. Lorsque l'aéronef et son équipage sont engagés dans des opérations internationales, et plus particulièrement lorsqu'ils sont stationnés dans un pays autre que leur juridiction d'immatriculation/de domicile, des visas, autorisations de travail, et d'autres formalités administratives relatives au séjour, au travail ou à la sécurité sociale peuvent être requis. Le contrat spécifie qui, du loueur ou du preneur, est responsable d'assurer que l'équipage soit en situation régulière sur ce plan. Le contrat prévoit aussi souvent la répartition des éventuels frais de logement et de subsistance de l'équipage.

F – Autorisations, droits de trafic et créneaux horaires

178. Le cadre réglementaire contraignant du *wet lease* a été présenté précédemment (263). Il incombe en principe au preneur de disposer des éventuels droits de trafic nécessaires au programme de vol envisagé par le contrat, ainsi que, en Europe, de solliciter les autorisations requises aux termes de l'article 13, paragraphes 2 et 3, du règlement n° 1008/2008. Pour sa part, le loueur, en tant qu'exploitant commercial de l'aéronef, doit être titulaire d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien ou de tout agrément équivalent.

179. Le contrat rappelle généralement les obligations respectives des parties sur le plan réglementaire et détermine quelle partie est tenue de solliciter les licences et autorisations requises, ainsi que les créneaux horaires, si nécessaires. Il prévoit souvent un devoir de coopération des parties à cet effet. L'obtention de licences et autorisations est parfois définie en tant que *condition precedent* (264) à la mise en œuvre du contrat.

G – Transport de passagers, bagages et marchandises

180. Le contrat définit le type de transport autorisé (la commercialisation des vols étant l'affaire du preneur), ainsi que les éventuelles restrictions à cet égard (marchandises dangereuses, animaux, etc.). Il

(263) Voy. *supra*, Section III.

(264) Voy. *supra*, Partie I, Chapitre 2, Section IV.

précise qu'il appartient au preneur d'émettre les titres de transport prescrits, en tant que transporteur aérien.

§ 3 — RÉMUNÉRATION

181. La rémunération ou « fret » fait l'objet d'arrangements divers. Il y a généralement un fixe mensuel, payable par avance, et un prix variable fonction du nombre d'heures de vol effectué par la machine ; ou alors le prix ne dépend que du nombre d'heures de vol, un plancher minimum étant cependant fixé. Le contrat détermine quels éléments des coûts du loueur sont compris dans le fret (coûts financiers de l'avion, maintenance, salaires, assurances, etc.) et si certains postes sont facturés séparément au preneur (carburant et autres consommables). Souvent, le preneur est requis de procéder à un dépôt de garantie, afin de couvrir d'éventuels manquements à ses obligations.

§ 4 — INDISPONIBILITÉ DE L'AÉRONEF

182. L'indisponibilité de l'aéronef pour des raisons opérationnelles, techniques ou en raison de sa perte met le loueur dans l'impossibilité d'exécuter ses obligations. Les conséquences pour les parties et quant au sort du contrat (responsabilité du loueur, résiliation) font l'objet de solutions contractuelles variables, qui prennent en considération la nature de l'affaire, la situation des parties (aéronefs de substitution disponibles ou non), ainsi que la durée de l'indisponibilité et ses causes (force majeure ou faute du loueur). À défaut de solution contractuelle, le régime légal supplétif pourrait mener à des résultats assez imprévisibles, compte tenu de ce que le *wet lease* est un contrat innommé réglant des affaires de natures fort différentes d'un cas à l'autre et que peu de jurisprudences existent en la matière.

§ 5 — RESPONSABILITÉ ET ASSURANCES

A — *Exonération de responsabilité et garantie*

183. Ces clauses procèdent à une répartition, entre loueur et preneur, du risque lié à la responsabilité pour des dommages subis par l'aéronef, ses occupants, les biens transportés, ou des tiers au sol, en excluant ou limitant la responsabilité d'une partie envers l'autre pour

de tels dommages (*exclusion/limitation of liability*), ou en obligeant une partie à relever et garantir l'autre de sa responsabilité envers une tierce partie (*hold harmless and indemnify*). La répartition des responsabilités est l'une des missions essentielles de tout contrat relatif à la vie des affaires ; de telles clauses revêtent une importance particulière dans le contexte aéronautique. Si chaque contrat est unique et quand bien même la répartition des nombreuses responsabilités potentielles fait l'objet d'aménagements les plus divers, certains traits récurrents peuvent être observés.

184. Ainsi, dans une location avec équipage, le preneur s'engage généralement à ne pas rechercher la responsabilité du loueur et à relever et garantir celui-ci de toute demande d'indemnisation, à raison de la mort ou de la lésion corporelle de passagers, ainsi que de la perte, avarie ou destruction de bagages ou de marchandises transportées à bord de l'aéronef (265). Ce risque correspond à la responsabilité du transporteur aérien, qu'encourt le loueur en qualité de transporteur de fait, solidairement avec le transporteur contractuel (le preneur), aux termes des conventions de Montréal (266) et de Guadalajara (267). Cette responsabilité est de la sorte reportée sur le preneur, le transporteur contractuel. Les traités précités ne régissent pas le droit de recours entre transporteurs et abandonnent cette question au droit commun national (268). Les stipulations entre loueur et preneur s'insèrent dès lors dans ce cadre. On relèvera à cet égard que le transfert conventionnel du « risque transport » au preneur déroge à la solution de droit commun, qui en règle générale consacre *in fine* la responsabilité du transporteur de fait, notamment en conférant au transporteur contractuel un recours contre le transporteur de fait, et non l'inverse. C'est, en effet, le transporteur de fait, donc le loueur, qui a la maîtrise du transport (notamment le contrôle opérationnel de l'aéronef), dont il est seul à même de contrôler les risques. Un autre type de coopération entre compagnies aériennes, le partage de codes, fait d'ailleurs généralement peser sur l'*operating carrier* – le transporteur de fait – le risque transport. Atypique sur ce point, l'allocation des risques opérée par les accords de location avec équipage reflète sans doute la position de force occupée par les loueurs face à des preneurs souvent pressés de remédier au plus vite à des aléas opérationnels.

(265) Voy. D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, *op. cit.*, pp. 182-184.

(266) Convention de Montréal, préc., art. 39 et s.

(267) Voy. à ce propos, *supra*, Section IV, § 1.

(268) Convention de Montréal, préc., art. 49 et convention de Guadalajara, préc., art. X.

185. Aujourd'hui, outre la responsabilité civile telle qu'évoquée ci-dessus, l'indemnisation des passagers au titre du règlement n° 261/2004 ou d'autres instruments similaires représente un risque financier considérable pour tout transporteur aérien. Ce risque pèse en principe sur le loueur, lequel, en tant qu'exploitant de l'aéronef, est le « transporteur aérien effectif » visé par le règlement n° 261/2004 (269). Dès lors, les parties à un contrat de location avec équipage pourront-elles également vouloir régler la répartition de ce risque dans leur accord. À cet égard, une solution rencontrée dans certains contrats paraît judicieuse et équilibrée, qui réserve la gestion des réclamations émanant de passagers au preneur, celui-ci s'engageant à assumer toute indemnisation due à des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard résultant de circonstances échappant au contrôle du loueur.

186. La responsabilité à l'égard des tiers, dont le loueur, en qualité d'exploitant de l'aéronef, est généralement le sujet, fait quant à elle l'objet d'un traitement variable, tantôt mise à la charge du loueur, tantôt à celle du preneur. Il est par ailleurs fréquent que le loueur s'oblige à ne pas rechercher la responsabilité du preneur et à relever et garantir celui-ci de toute demande d'indemnisation relative à un dommage occasionné à l'aéronef ou à d'autres biens du loueur (270). Les clauses d'exonération de responsabilité et de garantie sont souvent assorties d'une réserve selon laquelle elles ne trouvent pas application en cas de faute intentionnelle ou lourde (*gross negligence or wilful misconduct*) de leur bénéficiaire. Il est de même fréquent de rencontrer une exonération de responsabilité bilatérale et inconditionnelle pour tous les dommages indirects, notamment la perte d'exploitation (*consequential loss ; loss of use*).

B – Assurances

187. Chaque partie s'oblige à contracter une couverture d'assurance, dont le contrat fixe le montant, afin de garantir les risques dont elle est chargée aux termes des dispositions légales et conventionnelles applicables et/ou des clauses de responsabilité et garantie du contrat (271). Le loueur doit ainsi généralement assurer le corps de l'aéronef et la responsabilité à l'égard des tiers à la surface ; le preneur s'engage pour sa part à assurer la responsabilité du transporteur

(269) Voy. *supra*, Section IV, § 3.

(270) Voy., par exemple, D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, *op. cit.*, p. 182.

(271) Voy. *supra*, respectivement Section IV et Section V, § 11.

aérien pour les préjudices subis par les passagers, leurs bagages ou les marchandises. Chacune des parties doit fournir à l'autre la preuve des couvertures ainsi contractées. S'agissant des responsabilités, cette obligation d'assurance se superpose aux exigences réglementaires minimales résultant, en Europe, du règlement n° 785/2004 (272). Celles-ci s'appliquent à tout transporteur titulaire d'une licence d'exploitation et dès lors tant au loueur qu'au preneur. Les clauses contractuelles imposent cependant en règle générale à la partie obligée une couverture excédant les minimas réglementaires. Les stipulations relatives aux assurances ont pour objectif de garantir que la partie assumant un risque aux termes de la loi et/ou du contrat de location soit effectivement en mesure d'y faire face.

188. Chaque partie doit en outre faire figurer l'autre en qualité d'assuré additionnel dans les assurances responsabilité qu'elle a l'obligation de contracter. Ce mécanisme double ainsi les engagements de garantie (*indemnity*) assumés par les parties (273) : non seulement chaque partie est garantie par l'autre des risques définis dans le contrat de location, mais elle bénéficie de surcroît directement de la protection offerte par l'assureur de son cocontractant. Cette protection est d'autant plus forte lorsque le statut d'assuré additionnel est assorti d'une clause *breach of warranty*, selon laquelle les actes ou manquements de l'assuré qui pourraient donner lieu à un refus de garantie de l'assureur ne sont pas opposables à l'assuré additionnel, lequel jouira donc de la couverture nonobstant de telles circonstances (274).

189. Il est par ailleurs fréquent que le loueur, qui est en principe seul assuré pour le « corps » de l'aéronef, s'engage à faire figurer dans sa police une clause d'abandon de recours (*waiver of subrogation*) en faveur du preneur. De la sorte, l'assureur corps ayant indemnisé le loueur ne pourra pas rechercher l'éventuelle responsabilité du preneur (275).

(272) Règlement (CE) n° 785/2004, préc. Ce texte impose à tout le moins au loueur – l'exploitant – l'obligation de s'assurer. Il n'est pas certain, en revanche, qu'il impose une telle obligation au preneur, s'agissant de l'aéronef loué, quand bien même loueur comme preneur sont des « transporteurs aériens » tels que visés par le règlement. En effet, le considérant 15 précise que « [l]e présent règlement ne devrait pas être interprété comme exigeant une double assurance. Étant donné que le transporteur contractuel et le transporteur de fait au sens de l'article 39 de la convention de Montréal peuvent être tenus responsables du même dommage, les États membres peuvent établir des mesures spécifiques pour éviter une double assurance ».

(273) Voy. à ce sujet *supra*, § 11.

(274) Sur les différents mécanismes envisageables afin de garantir les intérêts d'un assuré additionnel dans de tels cas, voy. K. B. POSNER, T. MARLAND et P. CHRYSTAL, *Margo on Aviation Insurance*, 4^e éd., Londres, LexisNexis, 2014, 1131 pp., pp. 617-618, n° 28.34-28.40.

(275) Voy. à ce sujet *ibid.*, n° 28.31, p. 616.

SECTION 6 – CONCLUSION

190. Le *wet lease* jouit d'une réputation parfois sulfureuse dans les milieux aéronautiques. La notion évoque pour certains des avions vétustes et peu sûrs (276), frétés au prix fort par des loueurs à la fiabilité aléatoire (277). Une sorte de parfum de clandestinité entoure même cette coopération entre transporteurs, qui voit le loueur assurer l'entière gestion technique et opérationnelle du transport, mais par ailleurs en abandonner la commercialisation au preneur, seul transporteur aérien apparaissant dans l'opération. Il est vrai que le modèle d'affaires se caractérise par une certaine complexité, laquelle n'est sans doute pas étrangère aux suspicions qu'il provoque. La dissociation entre gestion technique et commerciale de l'opération de transport soulève en effet de nombreuses questions relatives au statut et obligations respectifs des parties, tant sur le plan réglementaire qu'en matière de responsabilité. Pourtant, les règles applicables aujourd'hui au *wet lease* résolvent la plupart de ces problèmes. Le régime d'autorisation prévu à l'article 13 du règlement n° 1008/2008, en dépit d'une formulation assez hermétique, donne une réponse harmonisée sur le plan européen aux questions de sécurité suscitées par la location avec équipage. L'on pourra toutefois regretter la lourdeur des exigences liées au processus d'autorisation, qui constituent un obstacle dans une vie des affaires soumise à l'impératif de célérité. Sur le plan de la responsabilité envers les usagers du transport, la convention de Montréal, par ses articles 39 et suivants qui consacrent la responsabilité solidaire du loueur et du preneur, offre toute la sécurité juridique souhaitable. La technique de l'assurance aérienne, quant à elle, permet aux parties de minimiser leur risque.

191. Tout en garantissant la sécurité juridique, ce cadre légal laisse une grande latitude aux transporteurs dans la négociation des aspects commerciaux de leur coopération. Il s'agit là du domaine contractuel, que les parties peuvent aménager à leur guise avec une grande flexibilité, la qualité de contrat innommé de la location avec équipage ne présentant que peu de contraintes. Pour autant, loueur et preneur ne sont pas livrés à eux-mêmes, puisqu'ils peuvent s'inspirer des nombreuses variantes documentaires développées par la pratique contractuelle. La fâcheuse réputation dont jouit le *wet lease* est dès lors largement imméritée. La location avec équipage constitue aujourd'hui une pratique très

(276) Il s'agit là d'un euphémisme pour le terme d'« avions poubelles » généralement employé dans ce contexte.

(277) Voy. l'exemple évoqué par D. BUNKER, *International Aircraft Financing*, vol. 1, *General Principles*, op. cit., pp. 188-191.

encadrée, répondant par ailleurs à un besoin confirmé et légitime de l'industrie du transport aérien. Si des exigences strictes en matière de sécurité s'imposent, la suppression du régime d'autorisation est à juste titre envisagée par le législateur européen pour la location d'aéronefs immatriculés au sein de l'UE, dont la maintenance et l'exploitation obéissent à des règles homogènes (278). Le bien-fondé des restrictions de nature économique, pour la location d'aéronefs immatriculés dans des États tiers (279), paraît quant à lui dans tous les cas plus douteux. Elles procèdent d'une forme de protectionnisme qui pourrait aussi être abandonné dans un avenir proche, dans les relations avec certains partenaires privilégiés, tels que les États-Unis (280). Une évolution qu'il y aurait lieu de saluer.

(278) Voy. *supra*, Section III, § 2, B.

(279) Voy. règlement (CE) n° 1008/2008, préc., art. 13, § 3.

(280) Voy. Commission européenne, *Establishment of unrestricted wet-lease arrangements between the EU and the U.S. through a wet-lease agreement between the parties*, Feuille de route, 7 mars 2016, <http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/> (consulté le 15 juin 2016).