

Note de synthèse

Demande de mandat de la Commission Européenne pour un accord avec les États-Unis visant à établir un régime illimité de wet leasing

Suite au chantage et aux mesures de rétorsions prises à l'encontre de certaines compagnies aériennes européennes par les États-Unis, la Commission Européenne cherche un mandat auprès des Etats Membres pour négocier un accord de libéralisation du *wet leasing*¹ avec les Etats-Unis qui viderait les protections de la réglementation 1008/2008.

Certains opérateurs cargo US, comme *Atlas Air*, font activement pression via leur gouvernement pour que l'Europe modifie sa réglementation interne et supprime la clause de protection sur le wet lease de 7 mois maximum (renouvelable une fois)².

Cette restriction temporelle a été prévue pour s'assurer que les compagnies européennes n'aient recours au wet leasing auprès de pays tiers que pour faire face à des besoins opérationnels saisonniers et **exceptionnels**³.

Les enjeux sont donc la protection des emplois européens! La suppression de la limite des 7 mois ouvrirait grand les portes du marché européen aux opérateurs US. Ils auraient alors la liberté de venir s'installer pour de longues périodes en Europe avec leurs avions et équipages et y exercer une concurrence directe avec les opérateurs locaux, mais sans avoir les mêmes obligations fiscales et sociales!

La réciprocité n'étant pas possible quoi que la Commission essaye de faire croire! Les Etats Unis ont une législation beaucoup plus protectionniste, et un opérateur européen candidat à un contrat de wet lease devra passer par une **procédure d'intérêt public** où des restrictions pourront lui être imposées unilatéralement⁴.

Un risque supplémentaire serait d'entrouvrir la porte à des accords similaires avec d'autres pays tiers au prétexte que les Etats Unis auraient obtenu un accord préférentiel. La Commission sera-t-elle en mesure (d'un point de vue à la fois politique et juridique) de

¹ L'**affrètement**, en aéronautique, est un contrat de location utilisé par les compagnies aériennes et autres exploitants d'aéronefs. Les compagnies louent des appareils et des équipages à d'autres compagnies ou à des sociétés de crédit-bail pour deux raisons principales : utiliser l'avion sans le fardeau financier de leur achat, et permettre une augmentation temporaire de leur capacité. L'industrie opère deux types de location, dont les noms sont empruntés à l'anglais : le **wet lease** [Wikipedia]

² cf Règlement (CE) 1008/2008 Article 13, parag. 3, b

³ Considérant 8, Règlement 1008/2008 : « Afin 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, comme l'absence d'aéronefs adéquats sur le marché communautaire, être strictement limité dans le temps et respecter des normes de sécurité équivalentes aux règles de sécurité prévues par la législation communautaire et nationale »

⁴ U.S. Regulation 14 CFR part 212.

Professional association No. 7477

Herlevingslaan 25/43 Avenue du Renouveau, B-1140 Brussels

T +32 2 245 34 50 — F +32 2 245 73 43 — beca@beca.be — www.beca.be

refuser à d'autres pays tiers un régime complètement ouvert de wet leasing ? Cela semblerait plutôt improbable.

La Belgique doit donc activement participer à la minorité de blocage. A minima, la Commission Européenne doit entreprendre une étude d'impact, avec tous les acteurs concernés, afin d'étudier les instruments juridiques qui permettront à l'UE de se doter des mêmes garanties inscrites dans la législation des États-Unis

