



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

**Les mesures correctives des émissions aériennes de gaz à effet de serre :  
contribution à l'étude des interactions entre les ordres juridiques en  
droit international public**

Leclerc, T.P.A.

**Citation**

Leclerc, T. P. A. (2017, November 16). *Les mesures correctives des émissions aériennes de gaz à effet de serre : contribution à l'étude des interactions entre les ordres juridiques en droit international public*. Meijers-reeks. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/55329>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/55329>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Cover Page



Universiteit Leiden



The handle <http://hdl.handle.net/1887/55329> holds various files of this Leiden University dissertation.

**Author:** Leclerc, T.P.A.

**Title:** Les mesures correctives des émissions aériennes de gaz à effet de serre : contribution à l'étude des interactions entre les ordres juridiques en droit international public

**Issue Date:** 2017-11-16

*Les mesures correctives des émissions aériennes de gaz à effet de serre*  
*Contribution à l'étude des interactions entre les ordres juridiques*  
*en droit international public*



Les mesures correctives des émissions  
aériennes de gaz à effet de serre

Contribution à l'étude des interactions  
entre les ordres juridiques en droit  
international public

PROEFSCHRIFT

ter verkrijging van  
de graad van Doctor aan de Universiteit Leiden,  
op gezag van Rector Magnificus prof. mr. C.J.J.M. Stolker,  
volgens besluit van het College voor Promoties  
te verdedigen op donderdag 16 november 2017  
klokke 13.45 uur

*door*

Thomas Pierre Antoine Leclerc

geboren te Rennes, Frankrijk

in 1989

Promotoren: Prof. dr. P.M.J. Mendes de Leon  
Prof. dr. L. Grard (Université de Bordeaux,  
France)

Promotiecommissie: Prof. dr. E.C.P.D.C. De Brabandere  
Prof. dr. émérite G. Bastid Burdeau (University of  
Paris 1, Panthéon-Sorbonne, France)  
Prof. dr. V. Correia (University of Poitiers,  
University of Paris II, France)  
Dr. J.J. Rijpma

Thèse en cotutelle présentée pour obtenir le grade de docteur de l'Université de Bordeaux (Centre de Recherche et de documentation européennes et internationales - École doctorale de droit (ed n°41, spécialité droit public)) et de l'Université de Leiden (Leiden University, International Institute of Air and Space Law)

*L'Université de Bordeaux n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions exprimées dans cette thèse. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.*

Lay-out: Anne-Marie Krens – Tekstbeeld – Oegstgeest

© 2017 T.P.A. Leclerc

*Behoudens de in of krachtens de Auteurswet gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden veeleenvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.*

*Voor zover het maken van reprografische veeleenvoudingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16h Auteurswet dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp, [www.reprorecht.nl](http://www.reprorecht.nl)). Voor het overnemen van (een) gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (art. 16 Auteurswet) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, [www.stichting-pro.nl](http://www.stichting-pro.nl)).*

*No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.*

## Remerciements

Je m'attendais à quelques cris, quelques larmes et quelques nuits blanches. J'étais persuadé de réfléchir, de comprendre et d'apprendre. J'espérais y parvenir, réussir et me dépasser. Mais je ne savais pas que tout cela sortirait très largement du cadre de mon écran d'ordinateur, de mon bureau et de mes centres de recherche. Le doctorat est un travail nécessairement solitaire, mais je ne souhaite à personne de l'affronter entièrement seul. Ce fut en tout cas loin d'être mon cas.

J'ai été encouragé, accompagné et guidé, et parfois légèrement bousculé par mes directeurs de recherche. Je souhaite à ce titre remercier Monsieur le Professeur Loïc Gard pour m'avoir soutenu dans mes projets académiques souvent portés à l'international dès mes années de master, et pour m'avoir permis de mener à bien ce travail de recherche. Je souhaite également remercier très sincèrement Monsieur le Professeur Pablo Mendes de Leon pour m'avoir accueilli dans la grande famille de l'*International Institute of Air and Space Law* de l'université de Leiden et pour m'avoir accompagné tout au long de ces années de doctorat.

Je souhaite également remercier les membres de mon jury de soutenance. Vos travaux ont été source d'enrichissement durant ces années de recherche et vos parcours une véritable inspiration pour la poursuite de ma carrière universitaire.

Des petits gestes, et des petites attentions, sont souvent d'une grande aide. Je tiens à ce titre à remercier les collègues et le corps enseignant des centres de recherche m'ayant accueilli durant ces cinq années. Je tiens tout particulièrement à remercier Wouter Oude Link et Joanna Langlade, ainsi que mes collègues du CRDEI ayant participé à la relecture finale de mon travail. Et je réserve également une attention toute particulière aux secrétaires de ces centres qui se trouvent bien souvent en première ligne lors des batailles que le doctorant doit mener. Je souhaite enfin remercier Anne-Marie Krens pour le travail de mise en page de cette thèse.

J'ai été poussé, tiré et réconforté, et pas une seule seconde je n'ai été abandonné par les membres de ma famille. Je ne peux donc que remercier mes parents, mon petit frère et mes grandes sœurs, ainsi que ma tante, qui n'ont, malgré la distance géographique, jamais été loin. J'ai à ce titre une pensée affectueuse pour ma maman et pour la petite équipe de volontaires qui m'a été d'une aide précieuse lors de la relecture de mon travail.

J'ai fait réagir, parfois souffrir, les amis qui ont choisi, volontairement ou non, d'être présents lors des inévitables détours de ce parcours. Mais je pense

aussi être parvenu à partager avec eux, et à célébrer, les étapes franchies qui m'ont permis d'arriver au point final de ce manuscrit. J'ai une pensée toute particulière pour Eulalie Leclerc, Antoine Clément, Gaëtan Escudey, Alice Cipolla et Luc Manetti. Vous avez été ma famille bordelaise. J'ai pense également aux amis, des quatre coins du monde, que j'ai connus à Leiden et qui ne m'ont plus jamais quitté. Je tiens tout particulièrement à remercier Merinda Stewart et Marco Bongarzoni pour leur soutien et leur amitié sans faille.

Ce n'est pas à moi de juger du résultat. Mais l'expérience est unique, et elle fut pour moi particulièrement riche. On précise habituellement que les personnes que l'on souhaite remercier se reconnaîtront d'elles-mêmes, et qu'il n'est pas possible de toutes les citer. Qu'elles se reconnaissent donc, car je n'écrirais pas aujourd'hui cette page sans leur présence, leur aide et leur encouragement.



## Table des matières

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES ACRONYMES FRÉQUEMMENT UTILISÉS	XV
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
1. L'adaptation du droit international au défi climatique	3
2. La spécificité des émissions aériennes de gaz à effet de serre	10
2.1. Un "décollage" contrôlé par l'Organisation de l'aviation civile internationale	13
2.2. Une "turbulence" européenne sur la table des négociations internationales	26
2.3. Un "itinéraire" modifié par la Communauté aérienne internationale	35
2.4. Un horizon assombri sur la voie du développement soutenable de l'activité aérienne internationale	45
3. Un retour nécessaire à l'essence du droit international de l'aviation civile	52
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE – LA DISTINCTION ENTRE LE DROIT DE LA NAVIGATION AÉRIENNE ET LE DROIT DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL	59
1. Une dichotomie intrinsèque à l'ordre international de l'aviation civile	59
1.1. Un ordre juridique fonctionnel : l'ordre international de l'aviation civile	60
1.2. Un ordre juridique dual : le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international	65
2. Une distinction centrale dans le débat sur la correction des émissions aériennes de gaz à effet de serre	73
2.1. Un recours déguisé à une mesure liée à l'exploitation commerciale des services aériens internationaux	74
2.2. Une limitation des pouvoirs normatifs de l'Organisation de l'aviation civile internationale	84
A. L'encadrement du champ d'application du droit dérivé de l'OACI dans le domaine du transport aérien international	85
B. L'encadrement des efforts normatifs de l'OACI dans le domaine des émissions aériennes de gaz à effet de serre	90
CONCLUSION DU CHAPITRE PRÉLIMINAIRE	93

PARTIE I – L'ÉPREUVE DES SPÉCIFICITÉS MATÉRIELLES	95
TITRE 1 – UNE CONFRONTATION ENTRE LE PRINCIPE "POLLUEUR-PAYEUR" ET LE DROIT DES PRÉLÈVEMENTS AÉRIENS	103
1 UNE RECONNAISSANCE CONFLICTUELLE DE LA RESPONSABILITÉ CLIMATIQUE	105
1. L'existence alléguée d'un droit commun des prélèvements aériens	106
1.1. Un renforcement progressif de l'exemption fiscale pour le carburant d'aviation	107
A. L'article 24 de la convention de Chicago : identification d'une exemption limitée aux droits de douane	108
B. La pratique et politique des États membres de l'OACI : une extension consolidée de l'exemption fiscale	111
1.2. Une admissibilité conditionnée des redevances aériennes	119
A. L'article 15 de la convention de Chicago : cadre juridique des redevances aériennes	119
B. La politique environnementale de l'OACI : une préférence soulignée pour les redevances aériennes	124
2. L'intégration conflictuelle constatée du principe "pollueur-payeur"	127
2.1. Le principe "pollueur-payeur" : base juridique indiscutable des mesures <i>correctives</i>	128
A. Un principe économique érigé en norme juridique	129
B. Un principe directeur intégré au droit international de l'aviation civile	137
2.2. Le principe "pollueur-payeur" : base juridique conflictuelle des mesures <i>correctives</i>	141
A. La notion de conflit appliquée aux interactions normatives entre le droit international des changements climatiques et le droit international de l'aviation civile	141
B. L'émergence constatée de situations conflictuelles : un apport du contentieux national et international	145
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	150
2 UNE INTERPRÉTATION ÉVOLUTIVE DU DROIT DES PRELEVEMENTS AÉRIENS	153
1. L'adaptation souhaitée du droit commun des prélèvements aériens	154
1.1. Le choix d'un prélèvement à finalité environnementale : une interprétation évolutive inopportune de la convention de Chicago	161
A. La barrière de l'article 24 de la convention de Chicago	162
B. La barrière de l'article 15 de la convention de Chicago	166
1.2. L'exclusion d'une redevance à finalité environnementale : une contrainte constatée d'un cadre juridique prédéfini	172

2. La clarification nécessaire des catégories de prélèvement	180
2.1. La reconnaissance d'un droit des prélèvements liés à la navigation aérienne	181
A. Une catégorisation adéquate des règles applicables aux prélèvements aériens	182
B. Une interprétation conforme de la dernière phrase de l'article 15	186
2.2. L'exclusion des mesures <i>fondées sur le marché</i> du droit de la navigation aérienne	191
CONCLUSION DU CHAPITRE 2	195
CONCLUSION DU TITRE 1	199
TITRE 2 – UNE CONFRONTATION ENTRE LA DIFFÉRENCIATION CLIMATIQUE ET LA NON-DISCRIMINATION AÉRIENNE	201
1 UNE RECONNAISSANCE IMPARFAITE DE LA DIFFÉRENCIATION CLIMATIQUE	203
1. Une exigence intégrée au droit international de l'aviation civile	204
1.1. La différenciation climatique : une exigence associée aux mesures <i>fondées sur le marché</i>	205
A. Le principe CBDR : pilier normatif du droit international des changements climatiques	205
B. Le principe CBDR : pilier instable du droit international des changements climatiques	208
1.2. La différenciation climatique : une intégration progressive au sein du droit international de l'aviation civile	213
A. L'attribution par le protocole de Kyoto d'un statut d'exception à l'aviation civile internationale	213
B. L'intégration volontaire de la différenciation climatique par le droit international de l'aviation civile	218
2. Une intégration source d'une situation conflictuelle persistante	221
2.1. L'émergence constatée d'une situation conflictuelle entre la différenciation climatique et la non-discrimination aérienne	222
2.2. La parade manquée de l'OACI : une reformulation <i>sui generis</i> du principe de différenciation climatique	227
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	231
2 UNE CLARIFICATION NÉCESSAIRE DU CHAMP D'APPLICATION DE LA NON-DISCRIMINATION AÉRIENNE	235
1. Le principe de non-discrimination aérienne : un principe directeur "en devenir"	242
1.1. La consolidation explicite d'un principe encadrant le droit de la navigation aérienne	243
1.2. La revendication prématurée d'un principe encadrant le droit du transport aérien international	248

2. Les mesures fondées sur le marché : une solution dans le cadre du transport aérien international	254
2.1. La concurrence loyale : un principe progressivement intégré au droit du transport aérien international	255
2.2. La concurrence loyale : unique rempart contre les implications abusives de la différenciation climatique	264
CONCLUSION DU CHAPITRE 2	270
CONCLUSION DU TITRE 2	273
CONCLUSION DE LA PARTIE I	275
PARTIE II – L'ÉPREUVE DES SPÉCIFICITÉS INSTITUTIONNELLES : LES SOLUTIONS FONDÉES SUR LE MARCHÉ	279
TITRE 1 – LA SOLUTION "CORSIA" : UN DROIT MONDIAL ÉPROUVÉ	287
1 UN FONDEMENT VULNÉRABLE : L'EXTENSION FRAGILE DES TITRES DE COMPÉTENCE DE L'OACI	291
1. Un silence contourné de la convention de Chicago	292
1.1. L'émergence de la compétence climatique : une adaptation circonstancielle de la pratique de l'OACI	294
A. La naissance progressive d'une pratique "environnementale" de l'organisation	296
B. La poursuite légitime par l'organisation d'un mouvement général d'extension	304
1.2. La consolidation de la compétence climatique : une assise théorique indispensable	309
A. Le recours nécessaire à la théorie de l'implicite	310
B. L'identification des fenêtres interprétatives de la convention de Chicago	316
2. Une reconnaissance incertaine par le protocole de Kyoto	319
2.1. Les ambiguïtés initiales de l'article 2, paragraphe 2 du protocole de Kyoto	320
A. Une exclusion préalable de la notion de mandat	321
B. Une exclusion incertaine sous le poids des ambiguïtés	324
2.2. La confirmation consécutive de la fragilité de la solution onusienne	328
A. L'exclusion manifeste d'une compétence exclusive de l'OACI	329
B. Le silence significatif de l'accord de Paris	335
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	338

2	UNE ARCHITECTURE INCERTAINE : L'ADAPTATION AUDACIEUSE DU DROIT DE L'OACI	341
1.	Le compromis adopté : une combinaison novatrice du droit dérivé de l'organisation onusienne	343
1.1.	La résolution A39-3 : un cadre juridique accepté par la Communauté aérienne internationale	344
A.	Un cadre juridique matérialisé par une "décision" conciliante de l'Assemblée	345
B.	Un cadre juridique soumis à une évidente incertitude normative	350
1.2.	Les SARPs : un complément technique envisagé par la Communauté aérienne internationale	356
A.	Les annexes à la convention de Chicago : un instrument contraignant strictement encadré	357
B.	Les annexes à la convention de Chicago : un prolongement technique actuellement négocié par la Communauté aérienne internationale	367
2.	L'occasion manquée : une adaptation opportune des sources primaires du droit international de l'aviation civile	377
2.1.	La convention multilatérale : un support provisoirement écarté par la Communauté aérienne internationale	378
A.	La convention internationale : un instrument multilatéral juridiquement balisé	380
B.	La convention internationale : un instrument correctif provisoirement écarté	384
2.2.	<i>De lege ferenda</i> : une réforme du droit international de l'aviation civile	389
A.	La délicate révision de la convention relative à l'aviation civile internationale	390
B.	L'opportune révision de la convention relative à l'aviation civile internationale	394
	CONCLUSION DU CHAPITRE 2	401
	CONCLUSION DU TITRE 1	403
	TITRE 2 – VERS DES INITIATIVES CONCURRENTES : LE PRÉCÉDENT UNILATÉRAL DE L'UNION EUROPÉENNE	405
	CHAPITRE PRÉLIMINAIRE – UNE COMPÉTENCE TRANSFÉRÉE A L'UNION EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DES ÉMISSIONS AÉRIENNES	415
1.	Un renforcement progressif de la position de l'Union européenne sur la scène aérienne internationale	416
1.1.	L'Union européenne : une organisation régionale compétente dans le domaine de l'aviation civile	417
1.2.	L'Union européenne : un acteur régional unifié au sein de l'ordre international de l'aviation civile	423

2. Un renforcement progressif de la position de l'Union européenne sur la scène climatique internationale	427
2.1. L'Union européenne : une organisation régionale compétente dans le domaine de la protection de l'environnement	428
2.2. L'Union européenne : un acteur régional impliqué dans la lutte contre le réchauffement climatique	433
CONCLUSION DU CHAPITRE PRÉLIMINAIRE	437
1 UN RESPECT NÉCESSAIRE DE L'EXIGENCE D'AUTORISATION EN MATIÈRE D'EXPLOITATION COMMERCIALE DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX	439
1. L'identification de la directive 2008/101/CE : un exercice illicite du titre de compétence <i>ratione materiae</i> de l'Union européenne	439
1.1. La violation manifeste de l'article 6 de la convention de Chicago : une conséquence insoupçonnée de la qualification	440
1.2. L'utilisation déguisée de l'article 11 de la convention de Chicago : une justification inappropriée de la mesure européenne	451
2. L'imprudence du législateur européen : un contournement contestable des accords de services aériens	457
2.1. L'accord de services aériens : un support privilégié de l'exigence d'autorisation	461
2.2. L'accord de services aériens : un support éventuel de l'unilatéralisme "négocié"	470
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	475
2 UN ENCADREMENT DES RECOURS À L'EXTRATERRITORIALITE D'ANTICIPATION	479
1. L'identification de la directive 2008/101/CE : un exercice discuté du titre de compétence <i>ratione loci</i> de l'Union européenne	482
1.1. Un rattachement de la mesure à la catégorie des normes extraterritoriales	483
A. Une analyse soumise aux spécificités de l'activité régulée	484
B. Une application extraterritoriale directe du pouvoir normateur	492
1.2. Une identification sous la forme d'une extraterritorialité réduite	495
2. Les maladroites du législateur européen : un usage raisonnable nécessaire de l'extraterritorialité d'anticipation	503
2.1. L'existence contestée d'un lien de rattachement territorial	505
2.2. La suffisance discutée du lien de rattachement territorial	514
A. La prise en compte raisonnable d'éléments factuels extraterritoriaux : une exigence de prudence imposée au législateur européen	515
B. L'influence de l'enjeu climatique : une défense prématurée par la Cour de justice de l'Union européenne	524
CONCLUSION DU CHAPITRE 2	529
CONCLUSION DU TITRE 2	531
CONCLUSION DE LA PARTIE II	535

CONCLUSION GÉNÉRALE	537
SUMMARY (RÉSUMÉ EN ANGLAIS)	541
SAMENVATTING (RÉSUMÉ EN NÉERLANDAIS)	547
BIBLIOGRAPHIE	553
TABLE DE JURISPRUDENCE	581
TABLE DES TRAITÉS ET DES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX NON OBLIGATOIRES	587
TABLE DES PRINCIPAUX TEXTES DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES	593
INDEX	607
CURRICULUM VITAE	611
LISTE DES PUBLICATIONS	613





## Liste des abréviations et des acronymes fréquemment utilisés

A&SL	<i>Air &amp; Space Law</i>
AASL	<i>Annals of Air and Space Law (Annales de droit aérien et spatial)</i>
ACDI	<i>Annuaire de la Commission du droit international</i>
AFDI	<i>Annuaire français de droit international</i>
Aff.	Affaire
AJIL	<i>American Journal of International Law</i>
AME (MEA)	Accord multilatéraux sur l'environnement ( <i>Multilateral Environmental Agreement</i> )
ANC	Commission de navigation aérienne ( <i>Air Navigation Commission</i> )
ASA	Accord de service aérien ( <i>Air Service Agreement</i> )
ASBU	Mise à niveau par blocs du système de l'aviation ( <i>Implementation of the Aviation System Block Upgrades</i> )
ATAA	<i>Air Transport Association of America</i>
ATC	Contrôle du trafic aérien ( <i>Air Traffic Control</i> )
AUE	Acte unique européen
BYIL	<i>British Yearbook of International Law</i>
CAEE	Comité sur les émissions des moteurs d'aviation ( <i>Committee on Aircraft Engine Emissions</i> )
CAEP	Comité de la protection de l'environnement en aviation ( <i>Committee on Aviation Environmental Protection</i> )
CAN	Comité sur le bruit des aéronefs ( <i>Committee on Aircraft Noise</i> )
CCNUCC (UNFCCC)	Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques ( <i>United Nations Framework for Climate Change</i> )
CDI	Commission de droit international
CE	Communautés européennes
CEAC (ECAC)	Conférence européenne de l'aviation civile ( <i>European Civil Aviation Conference</i> )
Cf.	Confère
CIJ (ICJ)	Cour internationale de justice ( <i>International Court of Justice</i> )
CJCE	Cour de justice des communautés européennes
CJUE	Cour de justice de l'Union européenne
CMLR	<i>Common Market Law review</i>
CO <sub>2</sub>	Dioxyde de carbone
COP	Conférence des parties

COM	Communication
CORSIA	Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale ( <i>Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation</i> )
CPJI	Cour permanente de justice internationale
Dir.	Sous la direction de
DOT	<i>Department of Transport</i> (Etats-Unis)
EACE (ECAA)	Espace aérien commun européen ( <i>European Common Aviation Area</i> )
EAG	Groupe consultatif sur l'environnement ( <i>Environmental Advisory Group</i> )
EASA	Agence européenne pour la sécurité aérienne ( <i>European Aviation Safety Agency</i> )
éd.	Edition
EEDI	Indice nominal d'efficacité énergétique ( <i>Energy Efficiency Design Index</i> )
EEE (EEA)	Espace Économique Européen ( <i>European Economic Area</i> )
EJIL	<i>European Journal of International Law</i>
ETS	<i>Emission Trading Scheme</i>
EUC	Critères des unités d'émissions ( <i>Emission unit criteria</i> )
EUROCONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FAA	<i>Federal Aviation Administration</i>
FAB	Bloc d'espace aérien fonctionnel ( <i>Functional Airspace Block</i> )
Fasc.	Fascicule
GATS (AGCS)	Accord général sur le commerce des services ( <i>General Agreement on Trade in Services</i> )
GATT	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce ( <i>General Agreement on Tariffs and Trade</i> )
GANP	Plan mondial de navigation aérienne ( <i>Global Air Navigation Plan</i> )
GES	Gaz à effet de serre
GFAAF	Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatif ( <i>Global Framework for Aviation Alternative Fuels</i> )
GIACC	Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques ( <i>Group on International Aviation and Climate Change</i> )
GIEC (IPCC)	Groupe d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat ( <i>International Panel on Climate Change</i> )
GLAD	Dialogues sur l'aviation mondiale ( <i>Global Aviation Dialogues</i> )
GMBM	Mesure mondiale et fondée sur le marché ( <i>Global Market-based Measure</i> )
GMTF	<i>Global Market-based Measure Technical Task Force</i>
HLG-GMBM	Groupe de haut niveau sur un régime mondial de MBM

HLM-GMBM	Réunion de haut niveau sur un régime mondial de MBM
IALP	<i>Issues in Aviation Law and Policy</i>
IATA	Association international du transport aérien ( <i>International Air Transport Association</i> )
<i>Infra</i>	Ci-dessous
IRESA	<i>Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili</i>
ICLQ	<i>International and Comparative Law Quarterly</i>
JALC	<i>Journal of Air Law and Commerce</i>
JATM	<i>Journal of Air and Transport Management</i>
JDE	<i>Journal de droit européen</i>
JDI	<i>Journal du droit international</i>
JOUE	<i>Journal officiel de l'Union européenne</i>
LJIL	<i>Leiden Journal of International Law</i>
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MBM	Mesure fondée sur le marché ( <i>Market-Based Measure</i> )
MEPC	Comité de protection du milieu marin ( <i>Maritime Environment Protection Committee</i> )
n°	Numéro
NYIL	<i>Netherlands Yearbook of International Law</i>
NOx	Oxyde d'azote
OACI (ICAO)	Organisation de l'aviation civile internationale ( <i>International Civil Aviation Organisation</i> )
OCDE (OECD)	Organisation de coopération et de développement économique ( <i>Organisation of Economic Co-operation and Development</i> )
OMC (WTO)	Organisation mondiale du commerce ( <i>World Trade Organisation</i> )
OMI (IMO)	Organisation maritime internationale ( <i>International Maritime Organisation</i> )
OMS	Organisation mondiale pour la santé
ONU	Organisation des Nations Unies
ORD	Organe de règlement des différends de l'OMC
p.	Page
Préc.	Précité
Principe CBDR	Principes des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives ( <i>Common but Differentiated Responsibilities and respective capabilities</i> )
Pt.	Point
RBDI	<i>Revue Belge de Droit International</i>
RCADI	<i>Recueil des Cours de l'Académie de Droit International</i>
RDUE	<i>Revue du Droit de l'Union européenne</i>
Rec.	<i>Recueil de jurisprudence</i>
RECIEL	<i>Review of European Community &amp; International Environmental Law</i>
RFDAS	<i>Revue Française de Droit Aérien et Spatial</i>

RGDIP	<i>Revue Générale de Droit International Public</i>
RQDI	<i>Revue Québécoise de Droit International</i>
RTDE	<i>Revue Trimestrielle de Droit européen</i>
RTNU	<i>Recueil des Traités des Nations unies</i>
s.	Et suivant
SARPs	Standards et Pratiques recommandées ( <i>Standards And Recommended Practices</i> )
SEEMP	Plan de gestion de l'efficacité énergétique ( <i>Energy Efficiency Management Plan</i> )
SESAR	<i>Single European Sky ATM Research</i>
SFDI	<i>Société française pour le droit international</i>
Supra	Ci-dessus
Système MRV	Système de suivi, compte rendu et vérification ( <i>Monitoring, Reporting and Verification</i> )
t.	Tome
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Traité CEE	Traité instituant la Communauté économique européenne
TUE	Traité sur l'Union européenne
UE (EU)	Union européenne ( <i>European Union</i> )
USAP	<i>Universal Security Audit Programme</i>
USOAP	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i>
Vol.	Volume
ZLW	<i>Zeitschrift für Luft und Weltraumrecht</i>