



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

Conclusion du TITRE 1

186. Dans le cadre du droit international de l'aviation civile, une analyse approfondie de la question des prélèvements aériens permet de révéler la complexité de l'encadrement juridique de cet aspect intrinsèquement lié au développement de l'aviation civile internationale. Confrontées à l'adoption nécessaire de mesures *correctives* basées sur le principe "pollueur-payeur", les spécificités juridiques liées à ces prélèvements aériens ont donc, et assez naturellement, été regroupées au sein ce qu'il a été convenu de dénommer le droit commun des prélèvements aériens.

Dans ce cadre, le premier chapitre a illustré l'apparition de conflits de normes entre la base juridique des mesures *correctives* des émissions aériennes de GES et ce droit commun des prélèvements aériens. Et bien qu'une interprétation évolutive de ce dernier soit apparue pour beaucoup comme la solution au dépassement des conflits de normes constatés, le second chapitre a quant à lui démontré qu'une telle démarche interprétative, source d'une variable d'inquiétude préjudiciable au développement soutenable de l'aviation civile internationale¹, n'était nullement nécessaire.

187. Une "*prise de hauteur*"² lors de la lecture du droit international de l'aviation civile, associée à la remise en cause de l'existence d'un droit commun des prélèvements aériens, permet en effet de distinguer la catégorie des prélèvements liés à la navigation aérienne de celle des mesures *fondées sur le marché*, catégorie rattachée quant à elle au droit du transport aérien international. De cet effort de qualification de la mesure *corrective* envisagée, combiné à l'effort de clarification des catégories de prélèvements concernées, émergent la réponse à la confrontation aujourd'hui pérennisée entre le principe "pollueur-payeur" et le droit des prélèvements aériens. Cette lecture a en effet pour avantage d'effacer toute possibilité de conflit entre la base juridique des mesures *fondées sur le marché* et les spécificités normatives liées à la catégorie des prélèvements liés à la navigation aérienne. La préférence actuelle de la Communauté aérienne internationale pour l'adoption d'une mesure *fondée sur le marché* se voit à ce

1 Si la recherche d'une solution *corrective* aux émissions aériennes de GES s'inscrit dans cette démarche, dépasser cette variable d'inquiétude exigerait d'ailleurs une réforme de ce droit commun des prélèvements aériens afin de clarifier les possibilités de prélèvements à finalité environnementale conformes aux spécificités normatives du droit international de l'aviation civile.

2 Expression utilisée par M. VIRALLY. V. *supra*, n°42.

titre affublé d'un solide argument juridique. Privilégier ce type de mesure permet en effet l'apparition d'une responsabilité climatique des compagnies aériennes, elle-même basée sur une intégration du principe "pollueur-payeur" au droit international de l'aviation civile, tout en préservant l'encadrement spécifique des deux types de prélèvement directement liés au développement de la navigation aérienne internationale : les droits de douane et les redevances d'usage.

Cette préférence exprimée pour les mesures *fondées sur le marché* ne clôt cependant pas le débat. Les propositions de mesures *fondées sur le marché* visant à corriger l'augmentation des émissions de GES sont le reflet de l'exigence de différenciation climatique. Or, ce principe se trouve confronté à une deuxième spécificité *matérielle* du droit international de l'aviation civile : l'existence revendiquée d'un principe de non-discrimination.