



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

TITRE 2

UNE CONFRONTATION ENTRE LA DIFFÉRENCIATION CLIMATIQUE ET LA NON-DISCRIMINATION AÉRIENNE

188. L'hypothèse d'un conflit de normes entre le droit des prélèvements aériens et le principe "pollueur payeur" semble avoir aujourd'hui disparu des débats sous l'égide de l'OACI depuis que cette dernière s'est recentrée sur l'objectif d'une mesure *mondiale et fondée sur le marché* sous la forme spécifique du CORSIA¹. Mais comme l'illustrent les discussions ayant mené à la décision de la 39^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI, une seconde hypothèse de conflit continue quant à elle d'alimenter les négociations internationales. Un tel conflit est issu de l'interaction entre le principe de non-discrimination aérienne et le principe des "responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives" (ci-après principe CBDR) progressivement ancré parmi les principes directeurs du droit international des changements climatiques.

189. La logique démonstrative de ce second titre se rapproche à de nombreux égards de la démonstration effectuée dans le titre précédent, si bien qu'un certain nombre de renvois seront nécessaires afin d'éviter d'inutiles répétitions tout en garantissant une démonstration basée sur les préalables théoriques développés dans le titre précédent. Mais si la démarche et la solution apparaissent à première vue similaires, les spécificités de cette nouvelle situation conflictuelle justifient toutefois d'y consacrer une analyse spécifique. L'origine du conflit, ses implications dans le cadre des discussions entourant la mise en œuvre du CORSIA, ainsi que les conséquences liées à l'application éventuelle de la solution suggérée par ce travail de recherche se démarquent en effet très nettement des conclusions apportées à la relation conflictuelle entre le principe "pollueur-payeur" et le droit des prélèvements aériens.

Cette nouvelle hypothèse de conflit doit alors, et avant toute chose, être identifiée. Elle a pour origine principale une incertitude persistante quant au champ d'application de la non-discrimination en droit international de l'aviation civile². C'est en effet d'une telle incertitude que se dégage un nouvel

1 V. OACI, 2016, Résolution A39-3, préc.

2 Pour une analyse de la base juridique et du champ d'application de ce principe dans le cadre du droit international de l'aviation civile, v. *infra*, Partie 1, Titre 2, Chapitre 2. L'exigence de non-discrimination ne se retrouve d'ailleurs pas seulement en droit international de l'aviation civile. Le principe 12 de la déclaration de Rio indique en effet que "*les mesures de politique commerciale motivées par des considérations relatives à l'environnement ne devraient pas constituer un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable, ni une restriction déguisée aux échanges internationaux*". V. Déclaration de Rio, 1992, préc., Art. 12.

obstacle à la négociation d'une mesure *mondiale et fondée sur le marché*, puisque cette dernière se doit d'intégrer un certain degré de différenciation entre ses différents destinataires³. Cette hypothèse de conflit a donc, sans réelle surprise, fait émerger une nouvelle panoplie d'interprétations des normes en conflit. Nouvelle opportunité d'effacement des situations conflictuelles apparentes, la multiplication de ces interprétations évolutives alimente néanmoins, à l'instar de l'adaptation proposée du droit des prélèvements aériens, une variable d'inquiétude préjudiciable au développement soutenable de l'aviation civile internationale. Elle maintient en effet le doute sur l'éventualité d'une mesure *fondée sur le marché* respectueuse du principe de non-discrimination aérienne. Un travail de qualification et de délimitation du champ d'application de ce principe de non-discrimination associée, là aussi, à une application rigoureuse de la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international, permettrait pourtant d'effacer toute éventualité de conflit. Cette démarche permettrait ainsi de répondre à cette variable d'inquiétude afin de rétablir un climat de sécurité juridique et de repositionner le débat sur l'encadrement juridique adéquat de la différenciation climatique dans le cadre des discussions entourant actuellement la mise en œuvre du CORSIA.

190. Il convient ainsi d'identifier une hypothèse de conflit entre le principe de différenciation climatique et le principe de non-discrimination aérienne (*CHAPITRE 1*) avant de s'attacher à l'effacement de ce conflit par l'intermédiaire d'un exercice de définition et de précision du champ d'application de ce dernier face à la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international (*CHAPITRE 2*).

3 Pour une distinction entre les notions de "discrimination" et de "différenciation", v. *infra*, n°215.