



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 2

262. L'éventualité d'une situation conflictuelle entre le principe de non-discrimination aérienne et le principe CBDR continue aujourd'hui d'être l'objet de vifs débats au sein de la Communauté aérienne internationale. Si la décision prise par la 39^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI semble refléter un récent consensus sur une articulation de ces principes afin de permettre la mise en œuvre, à partir de 2020, d'une mesure *mondiale et fondée sur le marché* sous la forme du CORSIA, il serait très optimiste de penser qu'un éventuel conflit ne pourrait refaire surface, et, partant, ne vienne freiner, si ce n'est bloquer, la négociation des conditions de mise en œuvre de ce CORSIA. Ce risque n'est pas sans provoquer une inquiétude légitime sur les chances de succès de la Communauté aérienne internationale dans sa recherche d'atténuation de l'impact climatique de l'aviation civile internationale.

Sous un angle strictement juridique, cette variable d'inquiétude trouve son origine dans la solution proposée pour dépasser l'hypothétique conflit de normes entre le principe de non-discrimination aérienne et le principe CBDR : l'interprétation évolutive. Il n'est pourtant nullement nécessaire d'avoir recours à cette méthode afin de permettre l'adoption d'une mesure *fondée sur le marché* respectueuse des spécificités normatives du droit international de l'aviation civile. Un exercice rigoureux de qualification du principe de non-discrimination et de précision de son champ d'application dans le cadre de cet ordre juridique fonctionnel, permet en effet de conclure au rattachement de ce dernier au droit de la navigation aérienne. Les mesures *fondées sur le marché* doivent, quant à elles, être rattachées au droit du transport aérien international et ne se trouvent donc pas, à l'heure actuelle, soumises au principe de non-discrimination aérienne. Toute éventualité de conflit s'en trouve ainsi anéantie puisque les deux principes ne relèvent pas de la même branche du droit international de l'aviation civile.

263. Cette lecture, issue d'une nouvelle "*prise de hauteur*"¹ sur les spécificités normatives du droit international de l'aviation civile, repose sur la critique à l'encontre de l'existence d'un principe directeur de non-discrimination. L'adopter permettrait d'effacer toute possibilité de conflit entre la mesure *fondée sur le marché* envisagée et les spécificités normatives liées au droit de la naviga-

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

tion aérienne. Dans le cadre spécifique de l'interaction entre le principe de non-discrimination aérienne et le principe de différenciation climatique, la préférence actuelle de la Communauté aérienne internationale pour l'adoption d'une mesure *fondée sur le marché* se verrait ainsi dotée d'un nouvel argument juridique. Privilégier ce type de mesures, en y associant une application rigoureuse de la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international, supprimerait ainsi des sujets de négociations un épineux problème ralentissant encore aujourd'hui les discussions sur la mise en œuvre programmée du CORSIA.