



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 de la PARTIE I

264. Le droit international de l'aviation civile se trouve actuellement confronté à des adaptations remettant en cause les fondations de ce qu'il a mis plus d'un demi-siècle à consolider. Sous la pression croissante d'un droit international des changements climatiques en constante évolution, et face à l'exigence d'une *correction* des émissions aériennes de GES, il est donc possible de s'interroger sur la mise en œuvre d'une mesure dont les conséquences plus ou moins directes sont fréquemment assimilées à celles d'un prélèvement sur l'activité aérienne internationale. Qui plus est, cette mesure se doit d'intégrer une certaine forme de différenciation, elle-même imposée par l'exigence juridique des "responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives".

Des conflits de normes sont ainsi apparus, bien que ces derniers n'ont que rarement été explicitement identifiés en tant que tels par les acteurs du droit international de l'aviation civile. Il était certainement plus simple de justifier les difficultés de l'intégration d'une logique *corrective* au sein du droit international de l'aviation civile par des raisons d'ordre strictement économique ou politique. Les nombreuses incertitudes normatives auxquelles se trouve confronté le droit international de l'aviation civile, et dont l'origine se trouve dans la consolidation de ces conflits, explique pourtant, et en grande partie, ces difficultés. Ce contexte complique en effet les débats sur la nécessité d'une solution *corrective* aux émissions aériennes de GES. A ce titre, la mise en lumière des situations conflictuelles, et l'explication de leur apparition, doivent être considérées comme des étapes préalables et nécessaires sur la voie d'un développement soutenable de l'aviation civile internationale.

265. Cette première étape franchie, et l'obstacle clairement identifié, il restait à s'interroger sur les moyens permettant de le dépasser. Face à l'éventualité d'un conflit, la réponse du juriste est alors immédiate : l'interprétation évolutive. Pourquoi en effet parler de conflit lorsqu'une lecture, ou relecture, des normes en question permet la conciliation de ces dernières ? En ce sens, une interprétation évolutive du droit des prélèvements aériens et du principe de non-discrimination – allant parfois jusqu'à l'application du principe d'intégration systémique – permet en effet, *a priori*, de dépasser les situations conflictuelles préalablement constatées. Tout n'est pourtant pas si simple et cette démarche ne manque pas d'entraîner l'évolution progressive, voir imposée, des spécificités *matérielles* du droit international de l'aviation civile. De manière plus inquiétante, cette interprétation évolutive des normes primaires du droit

international de l'aviation civile ne semble d'ailleurs constituer qu'un pis-aller ne répondant que de manière insatisfaisante à l'exigence de sécurité juridique. Une véritable panoplie d'interprétations des dispositions pertinentes de la convention de Chicago est en effet apparue dans les différents domaines du droit international de l'aviation civile. Cette multiplication des interprétations apparaît alors comme une nouvelle source de blocage, un blocage source d'une préjudiciable variable d'inquiétude¹.

Une question méritait donc d'être posée : cette interprétation évolutive est-elle la seule solution disponible ? Nous ne le pensons pas. Un effort de qualification de la mesure *corrective* envisagée, à l'aune d'une application rigoureuse de la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international, permet en effet l'adoption d'une solution *corrective* conforme aux spécificités matérielles du droit international de l'aviation civile tout en apportant une solution aux situations conflictuelles constatées². A ce titre, l'effort de qualification juridique implique plus précisément de distinguer la catégorie des prélèvements liés à la navigation aérienne et la catégorie des mesures *fondées sur le marché*, tout en rattachant ces dernières au droit du transport aérien international. En ayant recours à une logique similaire dans le cadre d'un principe de non-discrimination dont le champ d'application est aujourd'hui limité au droit de la navigation aérienne, il apparaît judicieux de privilégier les mesures *fondées sur le marché* car de telles mesures se trouvent rattachées à une branche distincte du droit international de l'aviation civile : le droit du transport aérien international. *In fine*, cet effort préalable de qualification juridique a donc pour principal avantage l'effacement indispensable d'une variable d'inquiétude freinant le développement soutenable de l'aviation civile internationale.

266. Le bien-fondé d'une telle démonstration implique néanmoins le choix, par la Communauté aérienne internationale, d'une solution *corrective* dans un cadre juridique spécifique : celui des mesures *fondées sur le marché*. Sortir de ce cadre justifierait à l'inverse l'interprétation évolutive préalablement évoquée du droit international de l'aviation civile, ce qui ne manquerait pas d'impliquer une réforme en profondeur de la charte de l'aviation civile internationale. Cela impliquerait en effet un travail de "rénovation" lié à deux aspects essentiels de cette charte : un ajustement des spécificités normatives liées au droit des

1 En ce sens, et afin de revenir à la problématique générale de ce travail d'analyse, si l'interprétation évolutive offre l'apparence d'une adaptation du droit international de l'aviation civile sans réforme en profondeur de sa base constitutionnelle, cette méthode ne manque pas de créer un aléa juridique freinant le développement soutenable de l'activité aérienne internationale.

2 En ce sens, une simple "prise de hauteur" dans la lecture des spécificités matérielles du droit international de l'aviation civile permet ainsi l'intégration des exigences normatives d'une solution *corrective* aux émissions aériennes de GES sans évolution du droit international de l'aviation civile. Expression utilisée par M. VIRALLY. V. *supra*, n°42.

prélèvements aériens et une précision des implications du principe de non-discrimination. En ce sens, éviter la question d'une réforme de la convention de Chicago oblige la Communauté aérienne internationale à privilégier une solution *corrective* sous la forme d'une mesure *fondée sur le marché*. C'est ce que nous avons cherché à démontrer dans cette première partie. La seconde partie de ce travail, étant limitée au cadre juridique d'une telle solution *fondée sur le marché*, sera désormais consacrée au dépassement des obstacles liés aux spécificités *institutionnelles* du droit international de l'aviation civile.