



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 1

### LA SOLUTION "CORSIA" : UN DROIT MONDIAL ÉPROUVÉ

275. La décision prise par la 39<sup>ème</sup> session de l'Assemblée de mettre en œuvre "a GMBM scheme in the form of the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)"<sup>1</sup> n'a pas manqué d'être décrite comme un succès à l'actif de l'organisation en charge du développement de l'aviation civile internationale<sup>2</sup>. Comme l'a souligné le président du Conseil de l'OACI au lendemain de la 39<sup>ème</sup> session de l'Assemblée ayant décidé de la mise en œuvre de ce CORSIA :

nous avons à présent sur la question un accord et un consensus concrets appuyés par un grand nombre d'États qui participeront volontairement au régime de MBM dès le début. Cela permettra au programme CORSIA de contribuer de manière positive et durable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale<sup>3</sup>.

Cette avancé concrétisée par la résolution A39-3 est bien réelle. Mais l'observation du contenu de cette résolution a également fait émerger quelques inquiétudes, et le succès de la 39<sup>ème</sup> session de l'Assemblée de l'OACI n'a pas été dénué de quelques nuances. Une semaine après avoir connu le résultat de cette session, A. MURPHY indique à ce titre que

---

1 OACI, 2016, Résolution A39-3, préc., pt. 5.

2 V., notamment, 2016, "ICAO enjoys its Paris moment as countries adopt climate resolution to address emissions from international aviation", publié par *GreenAir Online* le 10 octobre, disponible à <http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=2294> (consulté le 22 mai 2017).

3 V. OACI, Communiqué de presse du 6 octobre 2016, "Conclusion d'un accord historique en vue de la réduction des émissions", disponible à <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/Historic-agreement-reached-to-mitigate-international-aviation-emissions.aspx> (consulté le 18 mai 2017). Du côté de l'industrie, et selon le directeur général et chef de la direction de l'IATA, "la signification historique de cet accord ne peut être surestimée. Le CORSIA est le premier instrument mondial touchant un secteur industriel tout entier. L'accord sur le CORSIA a transformé le travail de plusieurs années de préparation en une solution efficace permettant aux compagnies aériennes de gérer leur empreinte carbone (...). Avec le CORSIA, l'aviation demeure à l'avant-garde des industries qui combattent les changements climatiques". IATA, Communiqué de presse du 6 octobre 2016, "Les compagnies aériennes applaudissent à l'accord historique de l'OACI sur le carbone", disponible à <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/2016-10-06-02-french.pdf> (consulté le 16 mai 2017).

for the period 2021-2035, ICAO and industry committed to stabilise the growth of aviation emissions at 2020 levels. However last week's deal falls well short of even this modest goal, which itself falls well short of the 80-90% emission cuts required by Paris. Due to countries failing to join what has become a voluntary agreement, and because developed countries are to date refusing to make up the emissions gap, the measure falls short of the 2020 goal by about 20%<sup>4</sup>.

Il précise en outre que le mécanisme de compensation des émissions "*can only be a small first step. And only if ICAO rules around which offsets are permitted are strong, global and strictly enforced*"<sup>5</sup>. Sur un plan strictement juridique, et sans entrer ici dans le débat concernant les objectifs que s'est attribuée la Communauté aérienne internationale et les détails techniques de la mesure privilégiée pour les atteindre, il s'agit alors de centrer l'analyse sur les obstacles restant à dépasser avant que ne vienne le jour d'une mise en œuvre effective de ce mécanisme. Les incertitudes sont en effet nombreuses et constituent autant d'obstacles que l'OACI se doit aujourd'hui de dépasser afin de s'extraire de l'actuelle variable d'inquiétude entourant la recherche d'une solution *mondiale et fondée sur le marché* aux émissions aériennes de GES. Suivant la logique d'une analyse cherchant à prendre "*un peu de hauteur*"<sup>6</sup> sur les discussions techniques occupant les différents groupes de travail de l'OACI, l'objectif est alors de revenir aux spécificités *institutionnelles* du droit international de l'aviation civile afin de rechercher l'origine de ces incertitudes, d'analyser l'argumentation juridique permettant leur dépassement provisoire et d'entrevoir une solution définitive permettant un développement *institutionnel* soutenable du droit international de l'aviation civile.

276. Il convient alors de distinguer l'analyse du titre de compétence au fondement de la solution multilatérale de l'OACI de l'analyse de l'architecture normative de cette solution. Privilégier une solution dans le cadre de l'OACI implique en effet le recours à l'interprétation évolutive de la convention de Chicago afin de découvrir le titre de compétence climatique de l'organisation et d'adapter ses pouvoirs normatifs afin d'envisager une mise en œuvre effective de la solution multilatérale.

Cette interprétation évolutive apparaît actuellement nécessaire et le droit international de l'aviation civile semble à ce titre s'être adapté à la nouvelle lecture de sa charte fondatrice. Cette interprétation évolutive ne manque néanmoins pas de maintenir une variable d'inquiétude car elle entraîne, pour cette solution, un fondement fragile (*CHAPITRE 1*) et une architecture normative incertaine (*CHAPITRE 2*). En ce sens, et *in fine*, une réflexion sur l'opportunité

---

4 MURPHY (A.), 2016, "A false dawn for action on aviation emissions", *Transport&Environment*, disponible à <https://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/false-dawn-action-aviation-emissions> (consulté le 13 mars 2017).

5 MURPHY (A.), 2016, "A false dawn for action on aviation emissions", préc.

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

d'une révision de la convention de Chicago permettra d'entrevoir une façon de pérenniser le succès de la Communauté aérienne internationale matérialisé par une décision de la 39<sup>ème</sup> session de son Assemblée visant la mise en œuvre, dans un climat de sécurité juridique, d'une mesure *mondiale* et *fondée sur le marché* dans le domaine de la *correction* des émissions aériennes de GES.