Universiteit Leiden
The Netherlands

Les mesures correctives des émissions aériennes de gaz à effet de serre : contribution à l'etude 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'etude 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

Leiden University Repository

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'etude des interactions entre les ordres juridiques en droit international public
Issue Date: 2017-11-16

Conclusion du TITRE 1

390. Ce titre a permis de justifier la compétence de l'OACI dans le domaine des émissions aériennes de GES sans que cette conclusion n'entraine l'exclusion de la compétence spécifique de ses États membres dans ce même domaine. Il a également permis de s'intéresser à l'architecture normative d'une solution *fondée sur le marché* adoptée sous l'égide de l'OACI en prenant pour point de départ le compromis obtenu lors de la 39ème session de l'Assemblée de l'OACI. En ce sens, la fragilité du fondement juridique de cette initiative multilatérale, associée à la complexité de l'architecture normative choisie afin de concrétiser cette initiative, ne lèvent pas les incertitudes liées à la mise en œuvre du CORSIA.

Tout cela a d'ailleurs permis de soulever la question d'une révision de la convention de Chicago afin de consolider le titre de compétence "environnementale" de l'OACI et de dépasser les restrictions aux pouvoirs normatifs de l'OACI dans le domaine du transport aérien international. La proposition d'une refonte de l'ordre international de l'aviation civile ne faisant néanmoins pas partie de l'agenda actuel de la Communauté aérienne internationale, l'analyse précédemment effectuée a souligné, d'une part, les faiblesses fragilisant dans leur fondement la réponse multilatérale de l'OACI à l'exigence d'une *correction* effective des émissions aériennes de GES et, d'autre part, les obstacles qu'il lui reste à franchir dans la négociation d'une solution normative répondant aux critères de la sécurité juridique.

391. Rien ne permet en ce sens d'affirmer, aujourd'hui et sans la moindre réserve, le succès final de l'entreprise. Il faut en outre rappeler que le compromis obtenu lors de la dernière Assemblée de l'OACI repose sur une participation volontaire des États jusqu'en 2027 et que l'objectif d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020 est loin d'être jugé suffisant par l'ensemble des parties prenantes.

L'ombre des initiatives unilatérales des États membres de l'OACI dans le domaine des émissions aériennes de GES n'a donc pas disparu, et il apparaît donc tout à fait instructif de se pencher sur la tentative avortée de l'Union européenne matérialisée par l'adoption de la directive 2008/101/CE[1]. Les excès du législateur européen doivent en effet être soulignés, ce qui permettra

1 Directive 2008/101/CE, préc.

d'extraire les enseignements d'une telle tentative dans une discussion d'ensemble sur la justification éventuelle des initiatives unilatérales des États membres de l'OACI dans le domaine des émissions aériennes de GES.