



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

509. Bien qu'il serait fallacieux d'affirmer que la politique "stop the clock" adoptée par l'Union européenne à la veille des négociations multilatérales sous l'égide de l'OACI – négociations ayant permis l'adoption des résolutions A38-18 et A39-3¹ – s'explique par le désir d'une mise au diapason de son action extérieure aux particularismes juridiques du droit international de l'aviation civile, il est néanmoins manifeste que cette touche de réalisme européen a suspendu le débat de l'unilatéralisme en favorisant l'émergence d'une solution multilatérale. Et bien que les réponses apportées lors de l'analyse de la mesure unilatérale européenne ne sont pas dénuées d'intérêt pour l'avenir du droit international de l'aviation civile, il faut donc reconnaître que la décision de mise en œuvre du CORSIA prise lors de la 39^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI a simplifié bon nombre de problématiques *institutionnelles* en replaçant les discussions dans un cadre juridique conforme à l'état actuel de ce droit international de l'aviation civile. Les discussions encadrant l'objectif assumé d'adoption et de mise en œuvre d'une mesure *mondiale et fondée sur le marché* semble en effet avoir réintégré un cadre conforme aux lignes initialement tracées par la charte de l'aviation civile internationale, un cadre lui-même prolongé par le jeu des ASAs et des régimes internes aux organisations régionales aujourd'hui compétentes dans le domaine de l'aviation civile internationale. La décision de mise en œuvre du CORSIA apporte donc une réponse provisoire aux difficultés soulevées par l'initiative unilatérale de l'Union en replaçant la recherche d'une solution *corrective* sur la table des négociations onusiennes.

510. Les incertitudes sur le succès de l'entreprise *multilatérale* laisse pourtant planer l'ombre d'un doute sur un retour éventuel de l'unilatéralisme dans le domaine des émissions aériennes de GES. Un examen de l'initiative européenne de 2008 s'est alors avéré riche en enseignements.

A ce titre, une analyse de cette initiative à la lumière de la branche spécifique du droit international des changements climatiques ne peut refléter à lui seul la réalité et le contexte juridique du choix effectué par l'Union européenne d'un recours à l'unilatéralisme dans le domaine des émissions aériennes de GES. L'unilatéralisme, lorsque son usage s'effectue dans le contexte spécifique de l'urgence climatique, a en effet ceci de particulier qu'il offre souvent un

1 V. *supra*, Introduction générale, n°28 à 33.

argument de défense à son utilisateur. Faisant contrepied à la critique normalement adressée aux initiatives *unilatérales*, le sujet de droit usant de l'unilatéralisme se considère ainsi comme "*the one that puts the triumph of its interests before that of the collective interest, without even speaking of the 'common good'*"². Pourtant, suite à l'intégration fonctionnelle de ce droit international des changements climatiques par l'adoption d'une mesure *corrective* relevant également du domaine de l'aviation civile internationale, l'initiative européenne se trouve encadrée non seulement par le binôme CCNUCC/ protocole de Kyoto, mais également par les contraintes normatives liées au droit international de l'aviation civile. Et les spécificités de ce dernier ne laissent que peu de place aux actions unilatérales. Comme le soulignait en effet J. DUTHEIL DE LA ROCHÈRE dans un article de 1986,

l'aviation commerciale communautaire n'est qu'un élément de l'aviation mondiale. Elle ne peut se soustraire aux structures et aux procédures qui se sont développées depuis 1945 et sur lesquelles reposent les liaisons aériennes avec les pays tiers : Convention de Chicago, O.A.C.I. et I.A.T.A., accords bilatéraux complémentaires les uns des autres³.

Les critiques adressées à l'initiative européenne sont à ce titre illustratives de la résistance du droit international de l'aviation civile aux mesures *locales* s'éloignant d'une définition, parfois simplifiée, des principes de souveraineté aérienne et de coopération internationale. A ce titre, et comme l'indiquent B.F. HAVEL et J.Q. MULLIGAN dans un commentaire de l'affaire *ATAA* :

at no point does the Advocate General (or, for that matter, the CJEU) consider the possibility that exclusive sovereignty over a State's airspace might include the ability to decide whether a State's own carrier, flying within the State's airspace or over the high seas, should be subject to any regulation whatsoever⁴.

-
- 2 DUPUY (P.M.), "The Place and Role of Unilateralism in Contemporary Law", préc., p. 20. Si l'objectif d'une initiative unilatérale se trouve être la défense du climat mondial, c'est en effet le "bien commun" qui est recherché. Reflet de l'interaction des branches du droit international public, une initiative unilatérale aux frontières du droit international de l'environnement et du droit international de l'aviation civile ne manque donc pas de complexité. L'auteur indique d'ailleurs que "*the area of environmental protection has in recent years encouraged some States to have recourse to unilateralism, albeit in the name of the interests of the international community*". V. DUPUY (P.M.), 2000, "The Place and Role of Unilateralism in Contemporary Law", préc., p. 27.
 - 3 DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), 1986, "Transport aérien européen et problèmes de concurrence", *AFDI*, vol. 32, n°1, p. 810.
 - 4 HAVEL (B.F.), MULLIGAN (J.Q.), 2012, "The Triumph of Politics: Reflections on the Judgment of the Court of Justice of the European Union Validating the Inclusion of Non-EU Airlines in the Emissions Trading Scheme", préc., p. 23 et 24.

La directive 2008/101/CE n'avait pourtant pas pour objectif de s'appliquer à un vol n'ayant aucun lien avec le territoire des États membres de l'Union européenne. Appliquée aux opérations de service aérien entre les États membres de l'Union et les États tiers, la directive s'intègre dans le cadre juridique spécifique du droit du transport aérien international. Elle implique à ce titre, sous l'angle du champ d'application *ratione materiae*, "la permission spéciale ou toute autre autorisation"⁵ de ces États. Dans ce cadre du champ d'application *ratione materiae* de la mesure, la critique de B.F. HAVEL et de J.Q. MULLIGAN s'avère donc pertinente, bien qu'il soit défendu ici qu'elle ne l'est pas dans le champ d'application *ratione loci* de la mesure. Combinant cette double conclusion, et rappelant une nouvelle fois l'avertissement des arbitres dans l'affaire du *Lac Lanoux*, la compétence territoriale "joue à la manière d'une présomption. Elle doit fléchir devant toutes les obligations internationales, quelle qu'en soit la source, mais elle ne fléchit que devant elles"⁶. Il faut alors admettre que la conformité, elle-même discutable, de l'exercice par l'Union de son titre de compétence territoriale doit fléchir devant l'exigence de l'article 6 de la convention de Chicago.

511. Lorsque l'on s'intéresse au champ d'application *ratione materiae* de la mesure, il faut en effet souligner que le transport aérien international reste aujourd'hui le fruit d'une négociation entre les États concernés. Des conditions se trouvent ainsi imposées aux transporteurs désignés par un ASA qui n'est autre que le résultat de cette négociation. La souveraineté complète et exclusive des États ne leur a jamais permis de se soustraire, sur cette seule base, aux exigences de l'article 6 de la convention de Chicago. D'un autre côté, la navigation aérienne internationale est soumise à l'application d'un régime juridique spécifique : une réglementation technique encadrée par la convention de Chicago, détaillée par les annexes à la convention de Chicago et mis en œuvre par l'intermédiaire traditionnel de ces ASAs. Le respect d'une telle réglementation par les compagnies aériennes n'est donc que le résultat de la soumission souveraine des États aux règles consenties du droit international public. Toute la question relève donc de la nature et du rattachement de la réglementation *corrective* européenne face aux spécificités *matérielles* du droit international de l'aviation civile. Doit-elle être rattachée au droit de la navigation aérienne ou au droit du transport aérien international ? De ce rattachement découle en effet une organisation normative distincte. Une mesure *corrective* des émissions aériennes de GES n'est en ce sens qu'une nouvelle règle du jeu et la réponse

5 Convention de Chicago, 1944, préc., Art. 6.

6 Sentence arbitrale, 16 novembre 1957, Affaire du Lac Lanoux (Espagne c. France), préc., p. 301. V., également, PROST (M.), 2010, "Du rattachement à l'équité : l'OMC, l'environnement et l'extraterritorialité revisitée", préc., p. 381 : "la souveraineté de l'État est, par principe territoriale" et "tout acte que l'État accomplit dans les limites de son territoire est en principe valide, sauf s'il se révèle contraire à une obligation imposée par le droit international".

apportée par ce travail de recherche, privilégiant le rattachement de la mesure au droit du transport aérien international, oblige donc à restreindre les hypothèses de mesure *corrective* et unilatérale au cadre de l'extraterritorialité négociée.