



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 II

512. Face aux conflits *institutionnels*, le recours à l'interprétation évolutive du droit international de l'aviation civile s'est tout d'abord avéré nécessaire afin de justifier l'émergence d'une compétence de l'OACI dans le domaine des émissions aériennes de GES. Cette solution ne manque néanmoins pas d'être la source d'une variable d'inquiétude préjudiciable au développement soutenable du droit international de l'aviation civile. Cette variable a été exacerbée par l'intervention du protocole de Kyoto dont l'interprétation ne peut mener qu'au constat d'une compétence partagée entre l'OACI et ses États membres, ouvrant ainsi la voie aux initiatives *régionales* ou *locales* de ses États membres.

513. Dans le cadre d'une réponse multilatérale de l'OACI, l'interprétation évolutive des compétences de l'organisation n'a pas, pour le moment, entraîné de remise en cause la distinction intrinsèque au droit international de l'aviation civile séparant le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international. A ce titre, l'évolution du droit international de l'aviation civile que cette interprétation implique n'a pas soulevé la question d'une révision de la convention de Chicago. La distinction entre le droit du transport aérien et le droit de la navigation aérienne intervient cependant dans un second temps : elle renferme en effet une limitation des pouvoirs normatifs de l'institution désignée pour adopter et mettre en œuvre la mesure *corrective* envisagée, ce qui implique un choix lui-même limité d'instruments juridiques supports éventuelles d'une telle mesure. Au-delà de l'interprétation évolutive du titre de compétence de l'OACI, c'est d'ailleurs par le respect de ces contraintes que la Communauté aérienne internationale envisage aujourd'hui l'architecture du CORSIA permettant, sur un plan strictement juridique, d'éviter une remise en cause de la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international. Le pouvoir normatif de l'organisation est en effet limité au droit de la navigation aérienne exigeant, comme architecture normative d'une solution *mondiale* et *fondée sur le marché*, une combinaison entre un cadre juridique adopté par l'intermédiaire de la *soft law* – sous la forme d'une résolution de l'Assemblée de l'OACI – et d'un support technique par l'intermédiaire d'un droit dérivé de l'OACI spécifique au droit international de l'aviation civile : les standards techniques annexés à la convention de Chicago. Une émancipation de ces contraintes, par l'exemple d'un standard adopté dans le champ du transport aérien international, bouleverserait quant à elle le cadre juridique consacré par la convention de Chicago, puisqu'elle

remettrait en cause la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international. Cela ne manquerait donc pas d'entraîner la réouverture des débats quant à la nécessité d'une réforme de l'ordre juridique que cette convention de Chicago a progressivement consolidé.

514. Dans le cas des initiatives unilatérales des États membres de l'OACI, et par l'exemple de l'initiative européenne concrétisée par l'adoption de la directive 2008/101/CE, l'interprétation évolutive du droit international de l'aviation civile a également trouvé sa place au sein de débats animés sur la question du bien fondé et de la licéité d'une telle initiative. Le législateur européen a eu en effet implicitement recours à cette interprétation évolutive de la convention de Chicago, et plus précisément de l'article 11 de la convention de Chicago, afin de contourner l'encadrement dans le cadre du transport aérien international de son pouvoir normatif par l'exigence d'"*autorisation*" ou de "*permission spéciale*" de l'article 6 de la convention de Chicago. Ce recours n'est pas respectueux des spécificités *institutionnelles* du droit international de l'aviation civile, puisqu'il ne respecte pas les implications de la distinction entre le droit du transport aérien international et le droit de la navigation aérienne. Justifier l'initiative unilatérale européenne de 2008 impliquerait ainsi un bouleversement du droit international de l'aviation civile le rapprochant inévitablement du jour de sa nécessaire réforme. Imaginer le respect des spécificités *institutionnelles* du droit international de l'aviation civile, et donc de la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international, n'implique cependant pas la fin des initiatives unilatérales. Dans le cadre des réglementations rattachées au droit du transport aérien international, cela exige néanmoins de s'intéresser à l'hypothèse des actes unilatéraux " *négociés*", justifiant ainsi l'étude d'un encadrement de l'extraterritorialité de tels actes.