



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 générale

515. Le cheminement de ce travail de recherche s'est dédoublé. Il a fallu, dans un premier temps, se pencher sur les spécificités *matérielles* du droit international de l'aviation civile afin de raccrocher les solutions *correctives* aux principes dont elles devraient constituer l'application – le principe "pollueur-payeur" et le principe CBDR – et d'analyser ces derniers au regard des principes concurrents – ceux encadrant les prélèvements aériens et le principe de non-discrimination – avec lesquels elles doivent composer. Il a ensuite été nécessaire de s'intéresser aux spécificités *institutionnelles* du droit international de l'aviation civile afin de déterminer les acteurs devant se charger de l'adoption et de la mise en œuvre de la mesure *corrective* privilégiée et de visualiser l'architecture normative de la solution *corrective* qui sera finalement intégrée à cette branche "aérienne" du droit international public.

Et c'est au bout de ce cheminement que la véritable finalité de ce travail de recherche est apparue : celle d'apporter une réponse à la variable d'inquiétude continuant de "polluer" un climat de sécurité juridique indispensable au développement soutenable de l'aviation civile internationale.

516. Sous l'angle *matériel*, répondre à cette variable d'inquiétude impliquait d'analyser les situations conflictuelles issues d'une confrontation entre les principes mentionnés. Dépasser ces conflits de normes sans recours à la méthode d'interprétation évolutive – une méthode à l'origine de la variable d'inquiétude entourant aujourd'hui la démarche *corrective* de la Communauté aérienne internationale – est-il possible ? Cette question nous a amené à réfléchir à la source des situations conflictuelles – la persistance d'incertitudes entourant l'applicabilité et l'application des principes concernés – avant de proposer une étape préalable à l'éventuel recours à la méthode de l'interprétation évolutive des règles matérielles du droit international de l'aviation civile. Revenir à la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international permet en effet l'adoption d'une mesure *corrective* non seulement respectueuse des principes du droit international des changements climatiques dont elle constitue l'application, mais également conforme aux spécificités normatives du droit international de l'aviation civile. Assimiler l'importance et les implications de cette distinction permet ainsi de dépasser les situations conflictuelles constatées tout en supprimant la nécessité d'une interprétation évolutive de l'ordre juridique fonctionnel concerné. Éviter l'usage de la méthode de l'interprétation évolutive par ce recours à la distinction

intrinsèque au droit international de l'aviation civile permet ainsi de rétablir un degré de sécurité juridique indispensable à la réapparition d'un climat propice au développement soutenable de l'aviation civile internationale.

Cette analyse exigeait une lecture d'ensemble du droit international de l'aviation civile et un travail rigoureux de qualification des mesures *correctives* envisagées par la Communauté aérienne internationale dès les prémices de la participation de cette Communauté à la lutte contre les changements du climat mondial. Cette proposition a plus précisément été conditionnée par le choix d'une solution *corrective* sous une forme juridique spécifique : celle des mesures *fondées sur le marché*.

517. Sous l'angle *institutionnel*, répondre à la variable d'inquiétude impliquait d'analyser les situations conflictuelles issues d'un affrontement entre les acteurs impliqués dans la recherche d'une solution *corrective* aux émissions aériennes de GES. Ces affrontements ont pris la forme de conflits de normes, reflets des divergences de points de vue de ces acteurs sur le terrain du champ de leurs compétences et de l'étendue de leurs pouvoirs normatifs respectifs. Il a alors fallu admettre que le recours à la méthode de l'interprétation évolutive était le seul remède disponible afin de dépasser ces situations conflictuelles, et accepter l'inévitable existence d'une variable d'inquiétude qu'implique le recours à cette méthode. Ce constat effectué, il était nécessaire de s'interroger sur la flexibilité revendiquée du droit international de l'aviation civile et d'apporter une réponse à l'un des principaux défis que se doit de relever cet ordre juridique fonctionnel : sera-t-il en mesure de s'adapter afin d'intégrer cette variable d'inquiétude tout en maintenant un climat de sécurité juridique indispensable au développement soutenable de l'aviation civile internationale ?

La réponse ne pouvait être que nuancée selon l'approche *institutionnelle* envisagée. Privilégier, comme cela semble être le cas aujourd'hui, une solution *corrective* sous l'égide de l'OACI procure au droit international de l'aviation civile l'opportunité d'un recours à l'interprétation évolutive sans que cela n'entraîne de remise en cause directe de la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international. A l'inverse, revenir à des initiatives en dehors du cadre onusien exige de reconnaître, à l'aide du cas d'étude offert par l'initiative unilatérale de l'Union européenne de 2008, la violation par cette dernière de la distinction intrinsèque au droit international de l'aviation civile. Deux solutions s'offrent alors à la Communauté aérienne internationale si la réapparition d'initiatives *correctives* en dehors du cadre onusien est envisagée : soit amender la charte constitutive de l'aviation civile internationale, ouvrant ainsi la voie à l'adoption de mesures *correctives* sous la forme de la mesure unilatérale européenne ; soit privilégier un cadre juridique spécifique d'action en dehors du cadre onusien, celui des "actes unilatéraux négociés".

518. La recherche d'une solution *corrective* aux émissions aériennes de GES semble donc pouvoir se poursuivre sans que cela n'oblige les juristes à se pencher, dès aujourd'hui, sur la nécessité d'une réforme en profondeur de la convention de Chicago. Des remèdes à la variable d'inquiétude, dont l'existence doit être admise, existent afin d'assurer un développement soutenable de l'aviation civile internationale caractérisé par le maintien d'un climat de sécurité juridique. Cette démarche est néanmoins loin d'être inconditionnelle. L'analyse a non seulement mis en évidence l'exigence d'une matérialisation de cette solution *corrective* sous la forme d'une mesure *fondée sur le marché* distincte des prélèvements traditionnellement imposés aux compagnies aériennes ; elle a également permis de prendre conscience de l'importance d'un principe de concurrence loyale dont l'application dans le cadre du transport aérien international reste aujourd'hui parcellaire. L'OACI pourrait en outre poursuivre sa quête d'une mise en œuvre du CORSIA, à partir de 2020, sans que cela n'exige une réforme à court terme de la charte constitutive de l'aviation civile internationale. Mais l'échec de l'organisation onusienne entraînerait la Communauté aérienne internationale vers le choix, jusqu'ici inédit, des "actes unilatéraux négociés" dans le cadre du transport aérien international.

519. Il est alors indéniable que la proposition d'une refonte de l'ordre international de l'aviation civile reste difficilement réalisable à court terme en raison non seulement des obstacles juridiques inscrits au sein même de la convention<sup>1</sup>, mais également de la crainte, certainement justifiée, de l'ouverture d'une "boîte de Pandore" qui entraînerait la remise en cause de nombreux acquis dans le domaine de la navigation aérienne. Une réflexion sur les opportunités qu'un tel amendement impliquerait n'est néanmoins pas interdite. Il serait d'ailleurs tout aussi illusoire de croire que l'avenir ne réserve plus aucune modification substantielle de la convention de Chicago, ni qu'aucune réforme d'ensemble ne guette le droit international de l'aviation civile.

Dans le cadre d'une réflexion sur une solution *mondiale* et *fondée sur le marché*, ces opportunités sont nombreuses. Il suffit à ce titre de revenir sur les conclusions dégagées tout au long de ce travail de recherche afin d'apercevoir des options juridiques qui émergeraient en cas d'ajout de la notion de "protection environnementale" dans l'article de la convention de Chicago listant les objectifs de l'OACI<sup>2</sup>, à l'instar les développements normatifs qu'a connu l'ordre maritime international sous l'impulsion d'une OMI encadrée par

---

1 V., notamment, Convention de Chicago, 1944, préc., Art. 94 : "toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'États contractants fixé par l'Assemblée" et que "le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants".

2 V. Convention de Chicago, 1944, préc., Art. 44.

une convention prévoyant quant à elle explicitement la compétence de cette dernière dans le domaine de la protection de l'environnement<sup>3</sup>.

Certaines opportunités s'imaginent d'ailleurs également dans un cadre de réflexion dépassant celui de la protection environnementale. Un tel processus d'amendement permettrait en effet de s'interroger, à la date du 70<sup>ème</sup> anniversaire d'une convention adoptée dans le contexte spécifique des relations internationales de la fin de la seconde guerre mondiale, sur la pertinence de la distinction entre le droit de la navigation aérienne et le droit du transport aérien international. Cette dernière implique en effet un traitement isolé des aspects économiques de l'aviation civile internationale qui, bien que se soumettant progressivement aux attraits de la pensée libérale par le biais des accords de libéralisation des services aériens, reste dans de nombreuses régions du monde sous l'emprise d'un protectionnisme fréquemment regretté. Cette analyse permettrait de pousser la réflexion jusqu'à l'opportunité d'une organisation multilatérale du transport aérien international intégrant les problématiques environnementales et s'inspirant du système juridictionnel sans commune mesure de l'OMC, mais cela reste aujourd'hui de l'ordre de l'imaginaire.

---

3 V. Convention portant création de l'OMI, 1945, préc., Art. 1 (a). Il intègre en effet, parmi les buts de l'organisation, celui d'"encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne (...) la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution".