



# VOX

Newsletter I/2018

IDEC  IEVR  IETL 

GOLD SPONSOR of the Institute for European Traffic Law

 Swiss Re



Chers membres de l'Institut,

En tant que présidente réélue de l'Institut, je souhaite tout d'abord vous remercier de la confiance que vous m'avez témoignée lors de l'assemblée générale ordinaire et de l'élection. Je me réjouis – ainsi que mes deux suppléants, les vice-présidents Holger Backu et le Dr Martin Metzler – des trois prochaines années, pendant lesquelles l'Institut doit affronter de nouveaux défis pour maintenir son rôle de forum international très important pour les discussions dans le domaine du droit européen de la circulation.

Nous aborderons ces défis entre autres par quelques modifications dans l'organisation et dans la répartition des tâches au sein du Conseil d'administration. La désignation d'un gérant, auquel le Conseil d'administration a confié la gestion des affaires administratives de l'Institut, est notamment destinée à contribuer à un pilotage encore plus efficace de l'Institut. Je suis très heureuse qu'Alain Kunz ait accepté d'assumer cette fonction. Il a en effet accompli un excellent travail en tant que « ministre des finances » de l'IDEC. Je suis convaincue que l'Institut sera entre de bonnes mains avec lui pour la gestion administrative.

En octobre 2017, les XVIII<sup>èmes</sup> Journées européennes se sont déroulées à Vienne avec grand succès et 250 participants payants. Vous trouvez un rapport de la conférence dans cette édition de VOX.

Vous pouvez d'ores et déjà noter les dates des XIX<sup>èmes</sup> Journées européennes qui se tiendront les 4 et 5 octobre 2018 à Naples/Italie et celle de l'assemblée générale ordinaire qui se réunira le 4 octobre 2018, également à Naples. Vous serez informés à temps du programme ainsi que des autres manifestations de l'Institut dans les prochaines éditions de VOX, sur le site web et dans les réseaux sociaux.

Je vous souhaite, à vous et à vos familles, de bonnes fêtes de fin d'année et un bon départ dans la nouvelle année !

Bien cordialement,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop and a smaller mark above it.

Dr Hélène Béjui-Hugues, président de l'IDEC



## Message de l'Administrateur Délégué

Bonjour à toutes et tous

L'Assemblée générale d'octobre dernier a voulu donner une nouvelle impulsion à l'Institut pour le Droit Européen de la Circulation. Pour ce faire elle a non seulement fixé une nouvelle vision et redéfini la mission de l'Institut mais a revu intégralement son mode de fonctionnement.

Le poste d'Administrateur délégué pour lequel j'ai eu l'honneur d'être désigné fait partie de ces changements.

Indépendamment des charges dévolues à ce genre de poste, une partie importante de ma tâche consistera à faire circuler l'information au sein des divers comités de travail, du Conseil d'administration, des membres de l'Institut ainsi que vers toutes personnes susceptibles d'être intéressées par les démarches et travaux qui font et feront de l'Institut une plateforme incontournable de la mobilité.

La formation reste un thème que l'Institut priorise et pour lequel il entend s'engager encore d'avantage dans les années à venir. Les Journées européennes du droit de la circulation qui traitent de tout ce qui tourne autour de la mobilité sur le plan international auront lieu cette année à Naples, en 2019 à Athènes. Elles seront complétées par des journées de formation nationale se déroulant à Sofia pour la deuxième année consécutive, à Varsovie pour la seconde fois et à Bucarest.

L'Administrateur délégué sera la plaque tournante de ces diverses manifestations du point de vue de la coordination et de l'opérationnel en relation avec le comité responsable de ces journées et les pays organisateurs qui manifestent de plus en plus d'intérêt pour la mise sur pied de telles manifestations.

Je vous souhaite à toutes et tous une excellente année 2018 et reviendrai régulièrement vers vous pour vous informer des décisions et démarches importantes en cours ou sur le point d'être réalisées au sein de l'Institut.

Bien cordialement

Alain Kunz

Administrateur délégué IDEC

### **Une date à noter ! XIX<sup>èmes</sup> Journées Européennes du Droit de la Circulation Routière 2018 à Naples**

La tendance de tenir toujours la conférence dans la capitale du pays ne peut pas être maintenue en Italie. Le prix de l'organisation de la conférence à Rome étant trop élevé, c'est la ville de Naples qui a été choisie. Les **XIX<sup>èmes</sup> Journées Européennes du Droit de la Circulation Routière 2018** se tiendront les **jeudi 4 et vendredi 5 octobre 2018 à Naples/Italie**. L'assemblée générale ordinaire de l'IDEC aura lieu le **jeudi 4 octobre 2018 à la suite de la première journée de conférence**, également à Naples.

### **Assemblée générale du 4 octobre 2017 à Vienne**

Le 4 octobre 2017, l'assemblée générale ordinaire de l'IDEC a eu lieu à Vienne. 48 membres de l'Institut y ont participé. Conformément aux statuts, l'élection du président, des vice-présidents et du conseil d'administration, nécessaire après trois ans, était le point le plus important à l'ordre du jour.

### **Élection du président**

En tant que seule candidate, la présidente actuelle Hélène Bėjui-Hugues s'est présentée à la réélection au poste de président de l'IDEC et a été (ré)élue comme présidente de l'IDEC à l'unanimité.

### **Élection des vice-présidents**

Les personnes suivantes ont été élues vice-présidents de l'IDEC par l'assemblée générale :

- Holger BACKU (en tant que représentant du membre corporatif Intereurope AG), premier vice-président
- Dr Martin METZLER (en tant que membre du Bureau National Suisse d'Assurance et du Fonds National Suisse de Garantie), deuxième vice-président
- Werner KAESSMANN (en tant que représentant et conseiller juridique du club ADAC régional Westphalie)
- Paul KUHN (en tant que président honoraire de PEOPIIL, représentant de PEOPIIL)
- Jean-Pierre TELLOLI (représentant de MACIF et du Bureau Central Français)

### **Élection du Conseil d'administration**

Les personnes suivantes ont été élues au Conseil d'administration de l'IDEC par l'assemblée générale :

- |                           |                                                   |
|---------------------------|---------------------------------------------------|
| • Simon BALL,             | Avocat, Londres                                   |
| • Dr Michael BUSE,        | Avocat, Milan                                     |
| • Mag. René GHARIBEH,     | Van Ameyde Austria, Graz                          |
| • Sorin GRECEANU,         | Directeur FPVS, Bucarest                          |
| • Veselin GRIGOROV        | Bulstrad, Sofia                                   |
| • Bernd HÖKE,             | Avocat, Dortmund                                  |
| • Mag. Martin HOFFER,     | ÖAMTC, Vienne                                     |
| • Martin HOFFMANN,        | Van Ameyde Switzerland, Bâle                      |
| • Jean-Marc HOUISSE,      | SCOR, Paris                                       |
| • Torsten KORTE,          | Avocat, Wuppertal                                 |
| • Alain KUNZ,             | DEKRA Claims Suisse, Genève                       |
| • Thomas LANG,            | Président BNA&FNG Suisse                          |
| • Fabrice LAZARI,         | CONSAP, Rome                                      |
| • Xavier LEGENDRE,        | Bureau Central Français, Paris                    |
| • Michael NISSEN,         | ADAC e.V., Munich                                 |
| • Yannis PANTELIDIS,      | Avocat, Athènes                                   |
| • Dr Tibor PATAKY,        | Avocat, Törökszentmiklos                          |
| • Christian REINICKE,     | Conseiller juridique général d'ADAC e.V., Hanovre |
| • Oskar RIEDMEYER,        | Avocat, Munich                                    |
| • Mag. Josef SCHÖRGHUBER, | AVUS, Graz                                        |
| • Alessandro SEBASTIANI,  | Multiserass, Milan                                |
| • Daniel STAUFFER,        | Allianz Suisse, Zurich                            |
| • Antoine TREVISAN,       | Avocat, Bruxelles                                 |

## Changements dans l'organisation et dans la répartition des tâches

Le fondement du travail des années à venir repose sur les décisions prises lors de la réunion du Conseil d'administration à Rome le 27 mars 2017 concernant les propositions de changement de la structure de l'Institut. Ces décisions prévoient pour l'essentiel un transfert des tâches du Bureau exécutif au Conseil d'administration et du Conseil d'administration au gérant, conformément à l'article 9, paragraphes 1 et 3, des statuts.

Un réaménagement des comités et de leur composition est prévu dans le cadre de la nouvelle structure. Le nouveau l'Administrateur délégué de l'Institut, Alain KUNZ se chargera de la coordination des comités entre eux.

### **Comité Think Tank / Prix de l'Institut / Conseil scientifique consultatif**

Ce comité est soumis à la surveillance directe de la présidente. Jean-Pierre TELLOLI restera responsable du domaine Think Tank. Jean-Marc HOUISSE continuera de se charger du prix de l'Institut et de sa remise.

### **Comité communication / médias**

Les tâches de ce comité seront prises en charge par Michael NISSEN, Daniel STAUFFER et Bernd HÖKE.

### **Comité formation**

Ce comité sera placé sous la responsabilité directe de la présidente. Martin METZLER l'assistera. Alain KUNZ sera responsable de l'intégralité de l'organisation. Martin METZLER précise que les membres qui veulent collaborer à l'élaboration du programme sont les bienvenus. Il signale que les entretiens – en concertation avec la présidente – se dérouleront principalement par téléphone et qu'une seule réunion est prévue (éventuellement chez l'ADAC à Munich).

### **Comité défense des intérêts / adhésion / partenariats**

Ce comité sera placé sous la responsabilité de Holger BACKU.

### **Comité des finances**

Ce comité est subordonné à l'Administrateur délégué de l'Institut Alain KUNZ. Il est soutenu par Jean-Marc HOUISSE et Werner KAESSMANN.

### **Comité relations publiques**

La présidente rappelle les trois piliers de ce comité. Il s'agit d'une part des contacts avec l'État luxembourgeois. Il y aura des élections au Luxembourg cette année. La présidente s'est entretenue avec Paul HAMMELMANN. Il continuera d'entretenir et d'étendre les contacts, pour éventuellement obtenir encore des subventions. Le siège est maintenu au Luxembourg à cette fin. De plus, il est prévu que Martin METZLER continue d'entretenir les contacts avec les États hors de l'UE et avec l'UNECE. Le troisième pilier est constitué par le contact avec les organisations de l'UE, dont le coordinateur reste à nommer. La présidente rappelle que chaque comité décide lui-même de la façon dont il travaille et des personnes avec lesquelles il travaille. L'objectif de l'introduction des comités est d'avoir un responsable qui se charge de l'organisation au sein du comité et informe régulièrement le gérant.

## Nouvelle adresse postale de l'Institut

Les locaux existants de l'Institut à Bertrange ont été abandonnés pour des raisons de coûts. La nouvelle adresse postale de l'Institut est désormais :

IDEC-IETL-IEVR  
12 Rue Gabriel LIPPMANN  
L-5365 MUNSBACH  
LUXEMBOURG  
Tel.: +352 263112014

## **Rapport de conférence**

### **XVIII<sup>èmes</sup> Journées européennes du droit de la circulation routière à Vienne les 5 et 6 octobre 2017**

*M<sup>re</sup> Christian Reinicke, conseiller juridique général de l'ADAC, Hanovre*  
*Michael Nissen, centrale juridique d'ADAC e. V., Munich*

Les 5 et 6 octobre 2017, l'Institut pour le Droit Européen de la Circulation (IDEC), dont ADAC e.V. est un membre fondateur, entre autres représenté au Conseil d'administration par son conseiller juridique général, a organisé les XVIII<sup>èmes</sup> Journées Européennes du Droit de la Circulation Routière dans la capitale autrichienne Vienne. L'attrait de la localité choisie se reflète aussi dans le nombre de participants : La présidente de l'Institut, le **Dr Hélène Béjui-Hugues**, Paris, réélue par l'assemblée générale qui s'est tenue dans le cadre de la conférence, a pu accueillir plus de 250 experts du droit de la circulation et du droit des assurances de toute l'Europe, qui se sont rendus dans la métropole sur le Danube pour discuter pendant deux jours des développements actuels et des problèmes dans les domaines du droit européen de la circulation et de la régulation des accidents.

Le vice-chancelier et ministre fédéral de la Justice de la République d'Autriche, **Wolfgang Brandstetter**, a honoré la conférence d'un discours d'accueil – transmis par vidéo – très personnel et abordant les différents points du programme des Journées européennes et a souhaité la bienvenue à Vienne aux participants.

**Anja von Bodelschwingh**, SwissRe Munich, s'est ralliée à ces souhaits au nom de SwissRe (sponsor principal de l'Institut) et a ensuite animé de manière charmante la suite de la conférence.

Les différentes conférences techniques étaient précédées d'un premier moment fort : pour la deuxième fois, le prix académique de l'IDEC, doté de 2000 euros, a été décerné. Ce prix récompense des thèses de doctorat exceptionnelles dans le domaine du droit de la circulation dans le pays hôte des Journées européennes. Pour le compte de l'IDEC, le membre du Conseil d'administration **Jean-Marc Houisse**, SCOR Paris, a remis la distinction au lauréat de cette année, le **Dr Nikolaus Authried**, juriste auprès de l'automobile-club autrichien ÖAMTC, pour son excellent travail sur les droits des passagers des transports aériens dans l'Union européenne.

L'aperçu des sujets d'actualité du droit européen de la circulation est déjà une tradition des Journées européennes : cette année encore, **Oskar Riedmeyer**, avocat et président du comité de la circulation de l'Union allemande des avocats (DAV), Munich, a présenté les évolutions actuelles du droit européen pour donner le coup d'envoi du programme de la conférence. Il a abordé notamment plusieurs arrêts actuels de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) concernant la réglementation des sinistres transfrontaliers et des questions liées à l'assurance responsabilité civile automobile.

Le sujet brûlant « Les conséquences du Brexit sur la circulation routière », un thème central particulier du droit européen de la circulation, a ensuite été présenté par **Lucy Wyles**, barrister, Londres, qui a esquissé les scénarios envisageables concernant les actes juridiques européens transposés dans le droit du Royaume-Uni (avant tout la directive auto). La situation reste incertaine et toutes les options (du maintien illimité de toutes les normes européennes existantes à leur annulation totale) sont donc envisageables.

Le prochain module, animé par le **Dr Hélène Béjui-Hugues** et **Oskar Riedmeyer**, était consacré aux dommages corporels. L'accent a été mis sur la question des normes applicables aux expertises médicales concernant les sinistres internationaux, qui pose souvent problème dans la pratique et à laquelle aucune réponse satisfaisante n'a encore été trouvée. Un autre sujet abordé était la gestion des dommages corporels en relation avec la réhabilitation et la réintégration des personnes ayant subi des blessures graves dans des accidents de la route, qui – comme **Jörg Halm**, Deutsche Assistance Versicherer AG, Düsseldorf, l'a présenté de manière impressionnante – a notamment connu des évolutions positives en Allemagne au cours des dernières années. En ce qui concerne les

expertises, l'analyse et la discussion approfondies lors de l'atelier ont conclu qu'une normalisation au niveau européen des méthodes d'analyse appliquées par des médecins compétents paraît souhaitable. L'élaboration d'un formulaire d'expertise homogène pour tous les pays, qui permet aux experts légistes dans le pays de l'accident d'élaborer une expertise fiable sur la base de l'analyse et de l'expertise du médecin du pays d'origine de la personne lésée, a été considérée comme l'idéal.

Le module dirigé par le **Prof. Dr René Schaffhauser**, Université de Saint-Gall, sur le sujet « Caméras vidéo installées sur le tableau de bord (« dashcams ») – l'importance pour la reconstruction du sinistre et l'admissibilité dans la comparaison européenne », avec atelier ultérieur, a rencontré un franc succès auprès des participants. L'avocat **Markus Heberlein** de la centrale juridique d'ADAC e.V., Munich, a présenté de façon parlante les normes pertinentes et la jurisprudence existante dans les pays européens qui ont déjà traité ce problème. La discussion animée lors de l'atelier a montré que les intérêts des États membres occidentaux et des États membres orientaux de l'UE diffèrent et que les normes légales et l'admission des caméras dans la jurisprudence des différents pays européens sont très différentes. Cela ressort notamment de la comparaison de la jurisprudence récente en Suède avec les règles très strictes et les sanctions élevées en Autriche, qui a été présentée de manière détaillée par **Mag. Martin Hoffer**, directeur des services juridiques de l'ÖAMTC. Les participants à l'atelier étaient unanimes à affirmer qu'une réglementation uniforme au niveau de l'UE est souhaitable, afin d'obtenir la sécurité juridique, dans le cadre d'une directive sur la protection des données, pour savoir quels appareils sont permis et dans quelles conditions l'utilisation des preuves est admise dans les procédures civiles et pénales.

Outre ces deux thèmes forts traités dans les ateliers, les attentats terroristes récents commis à l'aide de véhicules automobiles à Berlin, Londres et Nice ont donné lieu à mettre le thème « Règlement des sinistres après les attentats terroristes (notamment commis avec des véhicules) » à l'ordre du jour. Sous la direction du **Prof. Bernhard Koch**, Université d'Innsbruck, la gestion de ces sinistres en Belgique, en Allemagne (présentée par **Sandra Schwarz**, gérant de Deutsches Büro Grüne Karte e.V. et Verkehrsofferhilfe e.V., Berlin), en Finlande, en Italie, en France et en Grande-Bretagne a été présentée. Il s'est avéré que l'indemnisation des victimes de ces attentats terroristes diffère de pays en pays et qu'elle requiert parfois une interprétation juridique large des systèmes établis.

Après la présentation des conclusions susmentionnées des deux ateliers, le programme s'est poursuivi le deuxième jour de la conférence par le sujet « Sinistres internationaux : conséquences pratiques de la faillite d'une compagnie d'assurance – perspectives : victimes de la circulation et preneurs d'assurance ». Les faillites des compagnies d'assurance roumaines *Astra* et *Carpatica*, qui proposaient des polices d'assurance dans d'autres États membres de l'UE, représentent notamment des défis particuliers pour les fonds de garantie nationaux et leur organisation faîtière, le Council of Bureaux (CoB). Le président du CoB, **Jean Zenners**, et **Zsuzsa Teleki**, Legal Advisor CoB, Bruxelles, se sont alternés pour présenter des options pour donner satisfaction aux preneurs d'assurance et aux victimes de la circulation concernés et maintenir la stabilité du système de la carte verte.

Sous la direction du **Dr Martin Metzler**, président BNA & FNG Zurich, la présentation de **Robert Nowak**, Economic Affairs Officer de l'UNECE à Genève a enchaîné sur le sujet « Actualité de la Sustainable Transport Division de l'UNECE ». En plus de la présentation du plan de mesures reposant sur cinq piliers pour l'amélioration de la sécurité routière sur le plan mondial et la réduction du nombre de victimes de la route, le développement de futures règles de la circulation a été abordé en premier lieu au vu du progrès technologique des véhicules automobiles jusqu'à la conduite autonome. Il a été souligné que, dans le contexte de la future conduite sans contrôle humain, des adaptations de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 deviennent nécessaires, notamment en ce qui concerne la notion de conducteur, ce que l'UNECE considère comme une tâche prioritaire. L'Institut a assuré son soutien à cet égard,

Traditionnellement, une vue d'ensemble de la jurisprudence européenne et nationale actuelle sur les sinistres aux conséquences transfrontalières clôturait le programme. Les arrêts présentés ont abordé des questions de droit très diverses, par exemple la question de savoir dans quelle mesure les Internal Regulations du CoB constituent du droit européen et sont donc soumises à la compétence de la CJUE. D'autres arrêts concernaient des questions de droit applicable, notamment en ce qui concerne les montants de couverture d'assurance pour les accidents transfrontaliers, en ce qui concerne les règles de procédure applicables aux preuves ou encore un accident aérien en Espagne impliquant un ressortissant autrichien lésé et une compagnie d'assurance allemande.

Dans sa conclusion, la présidente a tiré un bilan positif de la conférence, qui a été à la hauteur de sa réputation de forum international de haut niveau pour les juristes spécialisés dans les domaines de la circulation et de l'assurance.

## Discours de remerciement et résumé de la dissertation du lauréat de l'IDEC 2017 le Dr. Nikolaus Authried



Né à Vienne en 1983, il a obtenu son diplôme de fin d'études secondaires en 2003 et a commencé la même année des études de droit à l'Université de Vienne, qu'il a terminées en 2009. Après avoir obtenu son diplôme, il a poursuivi ses études par un doctorat en droit à l'Université de Vienne, qu'il a terminé en 2015 avec une thèse dans le domaine du droit administratif et du droit européen, consacrée aux droits des passagers des compagnies aériennes.

Pendant ses études, il a travaillé parallèlement au service juridique du club automobile autrichien ÖAMTC, où il est entré en contact intensif avec le droit de la circulation. Après la fin de ses études, il a commencé à travailler pour le Kuratorium für Verkehrssicherheit (Conseil la sécurité routière), où il s'occupait en premier lieu de tâches du domaine du droit administratif. Après avoir enseigné dans une école professionnelle supérieure, il est retourné au service juridique de l'ÖAMTC en tant que juriste en 2013. En 2014, il y a rejoint le service de défense des intérêts, où il s'occupe désormais avant tout de sujets liés à la politique de la circulation, mais aussi au droit de la circulation et au droit des voyages.

### Discours de remerciement

*Chers membres de l'IDEC, Mesdames et Messieurs,*

*Ce n'est que dans le cadre de mon travail auprès du club automobile ÖAMTC, en parallèle à mes études, que je suis entré en contact intensif avec le droit des voyages et de la circulation et que mon intérêt particulier pour ces domaines du droit a été suscité.*

*Pendant les études de doctorat, quand j'étais encore à la recherche d'un sujet, j'ai analysé dans le cadre d'un séminaire le règlement sur les droits des passagers de l'Union et j'ai constaté qu'il existe une série de questions non résolues, notamment en ce qui concerne les vols de connexion. C'est ainsi que j'ai décidé d'analyser ces problèmes de manière systématique, en tenant également compte de l'exécution sur le plan national.*

*La rédaction du travail a été marquée par des hauts et des bas et le fait que je travaillais en parallèle n'a pas facilité le progrès. J'avais également peur que le sujet puisse devenir obsolète par une modification de la législation. En 2013, il existait déjà une proposition de la Commission pour modifier le règlement. Le travail aurait pu être considérablement plus difficile et long, si mes conseillers n'avaient pas toujours répondu rapidement à mes questions ou mes demandes de rendez-vous et si mes parents ne m'avaient pas soutenu de multiples manières.*



*Finally, a heavy burden has fallen on my shoulders when I finished the thesis and I collected experiences important for the writing of scientific articles, without talking about technical knowledge acquired, thanks to which I am now part of the service of representation of legal interests of the ÖAMTC, where I also deal with questions of the law of travel.*

*I am extremely happy that my dissertation was rewarded by the IDEC, in particular because by awarding the reward to a subject of the law of travel, the Institut shows that it also deals with this subject and is active in this domain. Given the actuality of the subject due to the bankruptcy of two airlines, it is a signal of importance for this sector.*

*I want to thank the members of the jury for this honor. It means a lot for me that my work has been considered worthy of a reward by the notable members of the jury, in relation with the purpose of the Institut. I accept the prize with great joy and I thank infinitely the members of the jury.*

## **Résumé de la dissertation « Droits et obligations des passagers aériens dans l'Union européenne et dans le droit autrichien de la circulation »**

La thèse « Droits et obligations des passagers aériens dans l'Union européenne et dans le droit autrichien de la circulation » analyse les dispositions du règlement sur les droits des passagers aériens de l'UE, qui régissent avant tout les cas de non-transport de voyageurs, les annulations et les retards de vols, et de la convention de Montréal, qui régit le transport international aérien de personnes, de bagages et de marchandises, et notamment la responsabilité du transporteur aérien en cas de sinistre. Les normes nationales dans ce domaine, notamment celles de la loi autrichienne sur le transport aérien, font également l'objet d'une analyse critique approfondie. Le but est de proposer de possibles solutions et de souligner les domaines dans lesquels le législateur doit intervenir sur des questions de droit qui restent non résolues à ce jour.

La thèse commence par une analyse des fondements juridiques européens et nationaux pertinents en termes de compétence. Les dispositions relatives aux compétences figurant dans la loi constitutionnelle autrichienne, concrètement l'article 10, paragraphe 1, points 6 et 9, font l'objet d'une analyse plus approfondie. Il est expliqué à partir du principe « originaliste » qui domine l'interprétation du droit constitutionnel par la Cour constitutionnelle autrichienne (c'est-à-dire interprétation basée sur la signification originelle du texte à l'époque de sa rédaction ; « Versteinerungsprinzip » dans la jurisprudence autrichienne) que l'article 10, paragraphe 1, point 9, de ladite loi n'est pas un fondement judiciaire pour des règles (matérielles) de droit civil, comme celles du règlement sur les droits des passagers. La base légale nationale pour les normes liées aux droits des passagers doit au contraire être cherchée dans l'article 10, paragraphe 1, point 6, de la loi constitutionnelle autrichienne (droit civil).

La partie principale de la thèse aborde des questions du règlement sur les droits des passagers qui restent non résolues ou contestées à ce jour. À titre d'exemple, il est expliqué pour les vols de connexion que, conformément à la jurisprudence de la CJUE, ceux-ci peuvent être considérés juridiquement comme une unité, même si la compagnie aérienne change entre les vols.

En ce qui concerne les circonstances exceptionnelles en présence desquelles une compagnie aérienne peut être exonérée dans certains cas d'effectuer des paiements de compensation dus, il est montré que, d'après la volonté du législateur européen, la location ou la mise à disposition d'un avion de remplacement doit faire partie de ces mesures.

Pour le cas du déclassement d'un passager d'une classe supérieure dans une classe inférieure de l'avion, il est établi que le passager n'est pas forcément tenu d'accepter les pourcentages normalisés que le règlement prévoit pour de tels cas. Conformément au but et à l'objet du règlement, la conclusion est que le passager peut faire valoir la différence par rapport au montant réel du dommage selon le droit national applicable en matière de dommages et intérêts.

Une deuxième partie fondamentale du travail concerne le droit des transports aériens national, tel que réglé dans la loi autrichienne sur les transports aériens. Dans ce contexte, la thèse critique l'absence d'obligation de payer

des avances pour certains dommages aux bagages des passagers, causés par le transport. En droit international et européen, une telle obligation n'existe que pour les dommages corporels, mais le législateur autrichien avait la possibilité de prévoir une obligation de payer des avances plus étendue pour certains dommages matériels.

En relation avec la procédure de règlement des litiges que le règlement sur les droits des passagers prévoit de manière obligatoire pour tous les États, mais dont il laisse largement la mise en œuvre à la discrétion de ces derniers, la thèse effectue une analyse approfondie de la mise en œuvre en Autriche. La thèse arrive à la conclusion que les règles de procédure désignées de manière non technique comme « lignes directrices » applicables au règlement des litiges sur le plan national entre les compagnies aériennes et les passages sont un acte de droit privé et la procédure elle-même doit être qualifiée de 'procédure administrative provisoire et non souveraine'. La non-publication des lignes directrices et l'absence de procédure de consultation en relation avec leur adoption ou modification est fortement critiquée. Les directives de la loi sur les télécommunications sur le règlement des litiges sont mentionnées à titre d'exemple positif et il est expliqué que la participation de personnes déterminées à l'adoption ou à la modification des directives, comme dans ce cas, serait également possible et souhaitable pour le règlement sur les droits des passagers, tout comme la publication des résultats de l'instance de règlement des litiges. La mise en place de l'instance d'exécution à instituer en Autriche conformément au règlement pour défendre les droits des passagers est qualifiée de partiellement contraire au droit de l'Union, étant donné que l'instance dispose de moins de compétences que prévu par le droit européen.

Une partie complémentaire est consacrée au contrôle des documents de voyage, respectivement au droit d'entrée des entités privées, concrètement des compagnies aériennes, conformément à la loi sur la police des étrangers, qui réglemente les services des migrations. La règle existante est soumise à un examen de constitutionnalité et il est révélé que la mise en œuvre en Autriche pose des problèmes de constitutionnalité.

La thèse se termine par une « Conclusio » qui résume les principaux problèmes et questions, ensemble avec les solutions potentielles élaborées.

## **Actualités du droit européen de la circulation**

### **Vignette numérique en Autriche**

En Autriche, la circulation sur les autoroutes est payante. La vignette est obligatoire, pour une période déterminée, pour les véhicules automobiles ayant une masse globale allant jusqu'à 3,5 t. Jusqu'à maintenant, une vignette autocollante devait être collée sur le pare-brise avant d'accéder aux routes payantes. À partir de 2018, il existe une 'vignette' numérique comme alternative à la vignette autocollante qui, dans un premier temps, peut être achetée sur internet (sur le site [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)), puis, à partir du milieu de l'année, auprès de points de vente désignés.

Un registre accessible au public permet à toute personne de contrôler si un véhicule dispose d'une vignette numérique valable. La saisie du numéro d'immatriculation et de l'État d'immatriculation permet d'obtenir des informations sur le type de véhicule (véhicule automobile ou motorcycle) et la validité de la vignette (numérique) achetée.

**Notice de l'éditeur**

Institut pour le Droit Européen de la Circulation (IDEC)

12 Rue Gabriel LIPPMANN

L-5365 MUNSBACH

LUXEMBOURG

E-mail : [info@idec.lu](mailto:info@idec.lu)

Internet : [www.idec.lu](http://www.idec.lu)

**Newsletter VOX de l'IDEC – n° 2/2017**

**Rédaction :** Comité communication / médias

**Composition :** Michael Nissen, Avocat

La rédaction sollicite l'envoi de contributions pour les prochaines éditions de VOX par e-mail à [michael.nissen@idec.lu](mailto:michael.nissen@idec.lu) ou fax à +49 (0)89 76 76 – 86 70. Merci beaucoup !

La rédaction remercie Dr Nikolaus Authried, Christian Reinicke et Mag Josef Schörghuber pour l'envoi de contributions à l'édition actuelle, toute l'équipe du service linguistique de l'ADAC pour les traductions et Angela Dillinger pour la conception optique.