Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. JEAN RICHARD DE LA TOUR
présentées le 28 avril 2022 [1]

Affaire C-597/20

Polskie Linie Lotnicze « LOT » S.A.
contre
Budapest Főváros Kormányhivatala

[demande de décision préjudicielle formée par la Fővárosi Törvényszék (cour de Budapest-Capitale, Hongrie)]

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (CE) nº 261/2004 – Article 5, paragraphe 1, sous c), et article 7 – Indemnisation des passagers – Article 16 – Mission de l'organisme national chargé de l'application du règlement – Réglementation nationale conférant à cet organisme le pouvoir d'enjoindre à un transporteur aérien le versement de l'indemnisation due à un passager »

I. Introduction

1. En application de l'article 16, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) nº 261/2004 [2], un État membre peut-il conférer à l'organisme national chargé de l'application de ce règlement le pouvoir d'enjoindre à un transporteur aérien le versement de l'indemnisation due à un passager en raison de l'annulation ou du retard important de son vol ?

2. La réponse à cette question qu'adresse la Fővárosi Törvényszék (cour de Budapest-Capitale, Hongrie) doit permettre de clarifier les compétences dévolues à un tel organisme et, ainsi, de préciser la portée des principes que la Cour a dégagés dans l'arrêt du 17 mars 2016, Ruijssenaars e.a. [3].

3. Dans les présentes conclusions, j'exposerai les raisons pour lesquelles je considère qu'une telle disposition ne s'oppose pas à une réglementation nationale en vertu de laquelle un État membre confère à son organisme national un tel pouvoir de contrainte, pour autant, néanmoins, que cette réglementation ne prive pas le transporteur aérien de la possibilité d'introduire une action devant le juge national compétent afin de contester le bénéfice de l'indemnisation qui lui est ainsi réclamée.

[1] Langue originale : le français.

[2] Règlement du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

[3] C-145/15 et C-146/15, ci-après l'« arrêt Ruijssenaars e.a. », EU:C:2016:187.

II. Le cadre juridique

A. Le droit de l'Union

4. Les considérants 1, 21 et 22 du règlement nº 261/2004 énoncent :

« (1) L'action de [l'Union européenne] dans le domaine des transports aériens devrait notamment viser à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général.

[...]

(21) Les États membres devraient définir le régime des sanctions applicables en cas de violation du présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

(22) Les États membres devraient veiller à l'application générale par leurs transporteurs aériens du présent règlement, contrôler son application et désigner un organisme approprié chargé de le faire appliquer. Le contrôle ne devrait pas porter atteinte aux droits des passagers et des transporteurs de demander réparation auprès des tribunaux conformément aux procédures prévues par le droit national. »

5. L'article 5 de ce règlement, intitulé « Annulations », prévoit :

« 1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :

[...]

c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol :

[...]

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. »

6. L'article 7 dudit règlement, intitulé « Droit à indemnisation », dispose :

« 1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ;

b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres ;

c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation.

2. Lorsque, en application de l'article 8, un passager se voit proposer un réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé :

a) de deux heures pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou

b) de trois heures pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres, ou

c) de quatre heures pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b),

le transporteur aérien effectif peut réduire de 50 % le montant de l'indemnisation prévue au paragraphe 1.

[...] »

7. L'article 16 du même règlement, intitulé « Violations », prévoit :

« 1. Chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports et provenant d'un pays tiers. Le cas échéant, cet organisme prend les mesures nécessaires au respect des droits des passagers. Les États membres notifient à la Commission [européenne] l'organisme qui a été désigné en application du présent paragraphe.

2. Sans préjudice de l'article 12, tout passager peut saisir tout organisme désigné en application du paragraphe 1, ou tout autre organisme compétent désigné par un État membre, d'une plainte concernant une violation du présent règlement survenue dans tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou concernant tout vol à destination d'un aéroport situé sur ce territoire et provenant d'un pays tiers.

3. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont efficaces, proportionnées et dissuasives. »

B. Le droit hongrois

8. L'article 43/A, paragraphe 2, de l'a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (loi n° CLV de 1997, relative à la protection des consommateurs) [4], du 15 décembre 1997, énonce :

« L'autorité de protection des consommateurs est chargée de l'application – au besoin après consultation de l'autorité de l'aviation civile – du règlement [(UE)] 2017/2394 [5] en cas d'infractions commises dans l'[Union] aux dispositions du règlement n° 261/2004 [...] »

4 *Magyar Közlöny* 1997/119., ci-après la « loi sur la protection des consommateurs ».

5 Règlement du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2017, sur la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs et abrogeant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO 2017, L 345, p. 1).

9. Aux termes de l'article 47, paragraphe 1, points c) et i), de cette loi, cette autorité dispose de la faculté d'obliger l'entreprise concernée à mettre fin dans un délai déterminé aux défaillances ou lacunes constatées ainsi que du pouvoir d'infliger une amende dite de « protection des consommateurs ».

III. Le litige au principal et la question préjudicielle

10. À la suite d'un retard de plus de trois heures d'un vol reliant New York (États-Unis) à Budapest (Hongrie) effectué par la compagnie Polskie Linie Lotnicze « LOT » SA [6], plusieurs passagers ont saisi le Budapest Főváros Kormányhivatala (inspection pour la protection des consommateurs auprès des services gouvernementaux déconcentrés de Budapest, Hongrie) [7] afin que celui-ci enjoigne au transporteur aérien de leur verser, à titre de réparation pour violation de l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004, l'indemnisation prévue à l'article 7 de ce règlement.

11. Par décision du 20 avril 2020, l'inspection pour la protection des consommateurs a constaté la violation par LOT des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 6, paragraphe 1, sous c) et de l'article 7, paragraphe 1, sous c) du règlement nº 261/2004 et lui a ordonné de payer aux passagers concernés une indemnité de 600 euros par personne ainsi que de verser la même indemnité à l'avenir à tout passager qui introduit une plainte similaire. L'inspection pour la protection des consommateurs indique que, en application de l'article 43/A, paragraphe 2, de la loi sur la protection des consommateurs, lequel transpose les exigences de l'article 16, paragraphes 1 et 2, de ce règlement, elle est habilitée à contraindre les transporteurs aériens à mettre fin dans un délai déterminé aux violations dudit règlement.

12. Saisie d'un recours tendant à l'annulation de cette décision, la juridiction de renvoi éprouve des doutes quant à l'étendue des pouvoirs dont dispose l'inspection pour la protection des consommateurs. Dans ce contexte, elle a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« L'article 16, paragraphes 1 et 2, du règlement [nº 261/2004] doit-il être interprété en ce sens qu'un organisme national chargé de l'application du règlement qui a été saisi de plaintes individuelles de la part de passagers ne peut pas obliger le transporteur aérien concerné à accorder l'indemnisation due aux passagers en vertu du règlement ? »

13. LOT, l'inspection pour la protection des consommateurs, les gouvernements hongrois, néerlandais et polonais ainsi que la Commission ont déposé des observations écrites. Ces parties ont également présenté leurs observations orales lors de l'audience qui s'est tenue le 2 février 2022.

[6] Ci-après « LOT ».

[7] Ci-après l'« inspection pour la protection des consommateurs ».

IV. Analyse

A. Observation liminaire

14. L'examen du renvoi préjudiciel exige de formuler une observation liminaire relative à la nécessité de tenir compte d'autres règles de droit que celles expressément visées par la juridiction de renvoi.

15. La question se pose au regard des dispositions prévues par le règlement 2017/2394 et, en particulier, de l'article 9, paragraphe 4, sous f), de celui-ci.

16. En effet, conformément à son article 1er, ce règlement « fixe les conditions dans lesquelles les autorités compétentes désignées par leurs États membres comme étant responsables du contrôle de l'application des dispositions du droit de l'Union en matière de protection des intérêts des consommateurs coopèrent et coordonnent des actions entre elles et avec la Commission afin de garantir le respect de ces dispositions et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et afin d'améliorer la protection des intérêts économiques des consommateurs ».

17. En application de l'article 3, point 1, du règlement 2017/2394 et de l'annexe y afférente, « les dispositions du droit de l'Union en matière de protection des intérêts des consommateurs » incluent celles prévues dans le règlement nº 261/2004.

18. Or, à l'article 9, paragraphe 4, sous f), de ce règlement, le législateur de l'Union prévoit ce qui suit :

« Les autorités compétentes [à savoir toute autorité publique, établie au niveau national, régional ou local et désignée par un État membre comme responsable du respect des dispositions du droit de l'Union en matière de protection des intérêts des consommateurs[8]] disposent au moins des pouvoirs d'exécution suivants :

[...]

f) le pouvoir de faire cesser ou interdire les infractions couvertes par le présent règlement ;

[...] »

19. Compte tenu de ces éléments, la question est de savoir si les dispositions prévues à cet article pourraient être pertinentes aux fins d'apprécier la nature et la portée des pouvoirs ainsi confiés aux organismes nationaux, en application de l'article 16 du règlement nº 261/2004.

20. Pour les raisons que je vais à présent exposer, je suis d'avis, à l'image des positions exprimées par les parties à l'audience, que de telles dispositions ne sont pas utiles aux fins de l'analyse.

21. En effet, en vertu de son article 2, paragraphe 1, le règlement 2017/2394 s'applique « aux infractions internes à l'Union, aux infractions de grande ampleur et aux infractions de grande ampleur à l'échelle de l'Union, même si celles-ci ont pris fin avant que l'exécution ait débuté ou ait été achevée ». Or, il découle de l'article 3 de ce règlement que l'ensemble de ces infractions

[8] La notion d'« autorité compétente » est définie à l'article 3, point 6), du règlement 2017/2394.

sont définies comme se référant à des actes ou à des omissions contraires aux dispositions du droit de l'Union en matière de protection des intérêts des consommateurs, qui ont porté, portent ou sont susceptibles de porter atteinte « aux intérêts collectifs » de ces derniers.

22. Dans ses orientations interprétatives [9], la Commission a ainsi souligné que les autorités nationales responsables de l'application du règlement nº 261/2004 « doivent s'acquitter de leurs obligations en vertu du [règlement (CE) nº 2006/2004 [10]] *lorsque les intérêts collectifs des consommateurs sont en jeu* dans un contexte transfrontière » [11].

23. Or, si l'organisme national chargé de l'application du règlement nº 261/2004 défend, dans sa mission première, les intérêts collectifs des passagers aériens, la question qu'adresse la juridiction de renvoi s'inscrit dans un contexte très différent qui concerne la défense des intérêts individuels de ces passagers. En effet, le droit à une indemnisation que consacre le législateur de l'Union à l'article 7 de ce règlement s'inscrit dans le cadre de l'exécution du contrat de transport conclu entre le passager et le transporteur aérien. Le pouvoir de contrainte, dont cet organisme disposerait à la suite d'une plainte individuelle, serait donc employé dans l'intérêt non pas d'un ensemble d'individus mais d'un sujet de droit bien déterminé. Dans sa jurisprudence, la Cour se réfère ainsi aux intérêts collectifs des consommateurs comme visant une situation « dépassant le cadre des relations entre les parties au litige » [12]. La notion d'intérêt collectif [13] et celle d'intérêt individuel se distinguent. Il en résulte qu'il existe une contradiction manifeste entre le contexte dans le cadre duquel s'inscrit l'affaire au principal et les situations auxquelles le règlement 2017/2394 s'applique, marqué notamment par l'objectif de ce dernier de protéger les « intérêts collectifs des consommateurs en tant que groupe » [14].

24. Au vu de ces éléments, il n'y a donc pas lieu de tenir compte des dispositions prévues par ce règlement aux fins de l'interprétation sollicitée par la juridiction de renvoi.

25. En revanche, au cours de mon analyse, je me réfèrerai aux dispositions prévues par les règlements en vigueur pour la protection des droits des passagers aériens handicapés et des passagers voyageant par voie ferroviaire, maritime ou par autobus et autocar [15]. Certes, les différents modes de transport concernés ne sont pas comparables et, ainsi que la Cour l'a relevé

9 Communication de la Commission – Orientations interprétatives relatives au règlement (CE) nº 261/2004 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et au règlement (CE) nº 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, tel que modifié par le règlement (CE) nº 889/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO 2016, C 214, p. 5).

10 Règlement du Parlement européen et du Conseil, du 27 octobre 2004, relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs (« Règlement relatif à la coopération en matière de protection des consommateurs ») (JO 2004, L 364, p. 1). Je souligne que ce règlement a été abrogé par le règlement 2017/2394.

11 Point 7.3 de cette communication. Italique ajouté par mes soins.

12 Voir, à titre d'illustration, arrêt du 28 juillet 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, point 45).

13 Voir définition du terme « intérêt » dans Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Paris, L. Hachette., 1873-1874, qui oppose « l'intérêt particulier ou privé ou personnel, l'avantage d'une personne » à « l'intérêt public, l'avantage de l'État, de la société ». Voir, également, définition de cette notion dans Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Presses universitaires de France, Paris, 1997, 4e éd., p. 531, selon laquelle l'intérêt collectif n'est pas l'addition d'intérêts individuels des membres d'un secteur ou d'un groupement, par exemple, mais se réfère à l'intérêt d'un ensemble d'individus que l'on ne peut considérer indivisément car il forme un tout. Cette notion serait utilisée dans certains secteurs déterminés et, en particulier, dans le cadre de la défense d'un collectif, d'une profession ou des consommateurs par les associations de consommateurs.

14 Voir arrêt du 28 juillet 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, point 42).

15 Voir, respectivement, règlement (CE) nº 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (JO 2006, L 204, p. 1) ; règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2021, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO 2021, L 172, p. 1) ; règlement (UE) nº 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 24 novembre 2010, concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 (JO 2010, L 334, p. 1), ainsi que règlement (UE) nº 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 (JO 2011, L 55, p. 1).

dans l'arrêt du 2 septembre 2021, Irish Ferries [16], le législateur de l'Union n'a pas entendu assurer un niveau de protection identique pour chacun de ces modes de transport [17]. Toutefois, à l'image du règlement nº 261/2004, l'ensemble de ces textes prévoient la désignation d'un organisme national chargé de l'application du règlement concerné. Dans l'arrêt Irish Ferries, la Cour n'a pas manqué de relever l'intention du législateur de l'Union de retenir « une approche unifiée » s'agissant de l'interprétation des notions employées dans le cadre de chacun de ces règlements [18]. Tel est, par exemple, le cas de la notion de « circonstances extraordinaires », employée en matière de droits des passagers tant aériens que maritimes [19]. Il me semble donc utile d'avoir égard aux dispositions que le législateur de l'Union a prévues dans ces règlements concernant les attributions de l'organisme national chargé de veiller au respect des droits des passagers.

B. Sur la question préjudicielle

26. Par son unique question préjudicielle, la juridiction de renvoi demande, en substance, à la Cour si l'article 16, paragraphes 1 et 2, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale en vertu de laquelle l'organisme national chargé de l'application de ce règlement dispose du pouvoir d'enjoindre aux transporteurs aériens le versement de l'indemnisation prévue à l'article 7 dudit règlement en raison de l'annulation d'un vol [20].

27. Ainsi que je l'ai indiqué, la réponse à cette question doit permettre de clarifier la portée des pouvoirs conférés à cet organisme national dans la lignée des principes déjà dégagés par la Cour dans l'arrêt Ruijssenaars e.a..

28. Dans l'arrêt Ruijssenaars e.a., dont je reproduis le dispositif, la Cour a dit pour droit que « [l]'article 16 du [règlement nº 261/2004] doit être interprété en ce sens que l'organisme désigné par chaque État membre en application du paragraphe 1 de cet article, saisi de la plainte individuelle d'un passager faisant suite au refus d'un transporteur aérien de verser à ce dernier l'indemnité prévue à l'article 7, paragraphe 1, dudit règlement, *n'est pas tenu* d'adopter des mesures coercitives à l'encontre de ce transporteur visant à contraindre celui-ci à verser cette indemnité » [21].

29. Cette interprétation repose sur trois considérations que la Cour a développées dans un premier temps de son raisonnement. La première de ces considérations est relative aux termes mêmes de l'article 16 du règlement nº 261/2004 (points 28 à 32 de l'arrêt Ruijssenaars e.a.), la deuxième concerne les objectifs de ce règlement (point 33 de l'arrêt Ruijssenaars e.a.) et, enfin, la troisième porte sur l'articulation des rôles dévolus respectivement aux organismes nationaux et

16 C-570/19, ci-après l'« arrêt Irish Ferries », EU:C:2021:664.

17 Voir points 143 et 145 de cet arrêt, ainsi que jurisprudence citée.

18 Voir points 106 et 107 dudit arrêt, ainsi que jurisprudence citée. Voir, également, livre blanc de la Commission, du 1er juillet 2011, intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » [COM(2011) 144 final/2], dans lequel la Commission indiquait ainsi qu'il était nécessaire de « [d]évelopper une interprétation uniforme de la législation européenne en matière de droits des passagers ; assurer sa mise en œuvre harmonisée et effective afin de garantir à la fois des conditions de concurrence équitables pour les entreprises et un standard minimum de protection pour les Européens » (p. 26).

19 Voir point 106 du même arrêt. La Cour y a relevé, s'agissant de l'interprétation de la notion de « circonstances extraordinaires », employée dans le règlement nº 1177/2010 relatif au transport maritime, l'intention du législateur de l'Union de retenir « une approche unifiée », en intégrant la jurisprudence de la Cour en matière de droits des passagers du transport aérien.

20 La question posée ne concerne pas l'indemnisation complémentaire prévue à l'article 12 du même règlement.

21 Italique ajouté par mes soins.

aux juridictions nationales (point 35 de l'arrêt Ruijssenaars e.a.) [22]. À l'issue de son raisonnement, la Cour a conclu que le législateur de l'Union ne mettait pas à la charge des États membres l'obligation de conférer à leurs organismes nationaux le pouvoir d'adopter des mesures de contrainte à l'encontre des transporteurs aériens afin d'obtenir le versement de l'indemnisation due aux passagers. La Cour a jugé qu'une telle interprétation permettait de parer à toute divergence d'appréciation préjudiciable aux droits des passagers aériens entre, d'une part, les organismes nationaux qui seraient chargés du traitement des plaintes individuelles et, d'autre part, les juridictions nationales qui seraient saisies de recours individuels visant à obtenir le paiement de l'indemnité prévue à l'article 7 du règlement nº 261/2004 (point 34 de l'arrêt Ruijssenaars e.a.).

30. Toutefois, dans un second temps de son raisonnement, la Cour a ajouté un obiter dictum, lequel est rédigé comme suit :

« *Pour autant*, compte tenu de ces objectifs ainsi que de la marge de manœuvre dont disposent les États membres dans l'attribution des compétences qu'ils souhaitent conférer aux organismes visés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004 [...] *les États membres ont la faculté, afin de pallier une insuffisance de protection des droits des passagers aériens, d'habiliter l'organisme visé à l'article 16, paragraphe 1, de ce règlement à adopter des mesures faisant suite aux plaintes individuelles*. » [23]

31. Ce point doit être compris comme reflétant la considération de la Cour selon laquelle les États membres *peuvent* attribuer à leurs organismes nationaux chargés de l'application de ce règlement un pouvoir d'injonction dans le cadre de la mission que leur confère l'article 16 de ce dernier.

32. Dans le cadre du présent litige, alors que LOT se fonde sur le premier temps du raisonnement que la Cour a adopté dans l'arrêt Ruijssenaars e.a. pour contester l'attribution d'une telle compétence à l'inspection pour la protection des consommateurs, cette dernière se fonde, en revanche, sur le second temps de ce raisonnement pour asseoir le pouvoir qui lui est ainsi dévolu par la réglementation nationale. La Cour est, dès lors, invitée à clarifier la portée de cet obiter dictum. Aux fins de cette clarification, je proposerai à la Cour de tenir compte, conformément à sa jurisprudence constante, des termes de l'article 16 du règlement nº 261/2004, mais également de l'économie et des objectifs de ce règlement, tout en ayant égard aux principes que la Cour a déjà dégagés dans sa jurisprudence.

33. Cette clarification est essentielle tant les conséquences pratiques découlant des pouvoirs dont disposent les organismes nationaux sont grandes, en particulier pour les milliers de passagers concernés chaque année par l'annulation ou le retard important de leur vol. Cette clarification permettra également de répondre aux sollicitations de la Commission, qui n'a eu de cesse de souligner les difficultés d'application de ce règlement en raison de l'absence d'une interprétation uniforme et des modalités d'application cohérentes de ce dernier au niveau national, celle-ci jugeant nécessaire d'y apporter des améliorations afin de garantir l'existence de dispositifs clairs et accessibles pour le traitement des plaintes [24].

[22] La Cour se réfère ici à la seconde phrase du considérant 22 du règlement nº 261/2004, ainsi qu'à la jurisprudence de la Cour et, en particulier, aux arrêts du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a. (C-83/10, EU:C:2011:652, point 44), et du 31 janvier 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, point 51).

[23] Point 36 de l'arrêt Ruijssenaars e.a., italique ajouté par mes soins.

[24] Voir, en ce sens, livre blanc de la Commission, du 1er juillet 2011, intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » [COM(2011) 144 final/2, p. 26].

1. Les termes de l'article 16 du règlement nº 261/2004

34. À l'article 16 du règlement nº 261/2004, le législateur de l'Union énonce les règles applicables en cas de « violations » des dispositions de ce règlement.

35. En premier lieu, à l'article 16, paragraphe 1, dudit règlement, il exige des États membres qu'ils désignent « un organisme chargé de l'application du présent règlement » en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que des vols à destination de ces aéroports et provenant d'un pays tiers, auquel il incombe, le cas échéant, de prendre les mesures nécessaires pour assurer le respect des droits des passagers. Si ce législateur définit avec précision l'étendue de la compétence territoriale de cet organisme, je constate qu'il ne précise ni les conditions ni les modalités dans lesquelles celui-ci doit exercer sa mission et veiller au « respect des droits des passagers »[25]. En outre, je relève que cette dernière expression – « respect des droits des passagers » – revêt une portée manifestement large. Elle recouvre tant la défense des intérêts collectifs des passagers aériens que la défense de leurs intérêts individuels. Le considérant 22 du règlement nº 261/2004, lequel expose les considérations sur lesquelles le législateur de l'Union s'est fondé pour adopter l'article 16, paragraphe 1, de ce règlement, n'apporte pas davantage de précisions à cet égard.

36. Dans ces circonstances, force est d'admettre qu'aux termes de l'article 16, paragraphe 1, dudit règlement, les États membres disposent d'une marge de manœuvre concernant les compétences qu'ils souhaitent conférer à leurs organismes nationaux aux fins de la défense des droits des passagers, auquel la Cour a d'ailleurs fait expressément référence au point 36 de l'arrêt Ruijssenaars e.a..

37. Dans la mesure où l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004 reconnaît aux passagers aériens le droit à une indemnisation en cas d'annulation de leur vol, rien ne s'oppose, à mon sens, à ce qu'un État membre confère à son organisme national le pouvoir d'enjoindre à un transporteur aérien le versement de l'indemnisation due afin de veiller au respect de ce droit. Le non-respect dudit droit constitue non seulement une violation des obligations contractuelles incombant aux transporteurs aériens, mais également un manquement à la bonne application de ce règlement.

38. S'agissant, en second lieu, des dispositions énoncées à l'article 16, paragraphes 2 et 3, du règlement nº 261/2004, je pense que celles-ci n'ont ni pour objet ni pour effet de limiter la portée des compétences susceptibles d'être conférées par les États membres à leurs organismes nationaux.

39. Je rappelle, d'une part, qu'aux termes de l'article 16, paragraphe 2, de ce règlement, « tout passager peut saisir tout organisme désigné en application du paragraphe 1, ou tout autre organisme compétent désigné par un État membre, d'une plainte concernant une violation [dudit] règlement survenue dans tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou concernant tout vol à destination d'un aéroport situé sur ce territoire et provenant d'un pays tiers ».

[25] Ce qui distingue le règlement nº 261/2004 des autres règlements. En effet, pour les autres modes de transport, le législateur de l'Union exige que l'organisme national soit indépendant du transporteur ou du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et son processus de prise de décision. Voir, par exemple, article 25, paragraphe 1, second alinéa, du règlement nº 1177/2010 ; article 31, paragraphe 2, du règlement 2021/782, et article 28, paragraphe 1, second alinéa, du règlement nº 181/2011.

40. Or, il découle tant de l'arrêt Ruijssenaars e.a., relatif à l'interprétation du règlement nº 261/2004, que de l'arrêt Irish Ferries, relatif à l'interprétation du règlement nº 1177/2010, que la « plainte » visée à l'article 16, paragraphe 2, du règlement nº 261/2004 se distingue, par sa nature et sa portée, de la demande introduite à titre individuel par le passager aux fins de l'obtention de l'indemnisation qui lui est due en raison de l'annulation de son service de transport. En effet, selon la Cour, cette plainte vise le signalement auquel procède le passager afin de porter à la connaissance de l'organisme compétent la violation alléguée d'une obligation incombant aux transporteurs en vue de contribuer à la bonne application en général des règlements en cause. La Cour souligne, dans l'arrêt Ruijssenaars e.a., qu'une telle plainte n'impose pas « à [l'organisme national] d'agir [...] afin de garantir le droit de chaque passager individuel à obtenir une indemnisation »[26] et précise, dans l'arrêt Irish Ferries, que le transporteur « dispose d'une certaine marge d'appréciation quant à la suite à donner à ce signalement »[27].

41. Je rappelle, d'autre part, qu'en application de l'article 16, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, « [l]es sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont efficaces, proportionnées et dissuasives ». Ces sanctions se distinguent nettement, par leur nature et leur portée, des mesures de contrainte par lesquelles l'organisme national tendrait à obtenir le versement de l'indemnisation due au passager aérien en raison de l'annulation de son vol, laquelle est forfaitaire. Dans l'arrêt Ruijssenaars e.a., la Cour a ainsi jugé que les « sanctions » visées par le législateur de l'Union à cet article sont les mesures que l'organisme national adopte en réaction aux violations qu'il constate dans l'exercice de sa mission de surveillance générale, « et non comme les mesures coercitives administratives devant être prises dans chaque cas individuel »[28].

42. Si, comme l'a relevé la Cour, les dispositions énoncées à l'article 16, paragraphes 2 et 3, du règlement nº 261/2004 précisent « les différents aspects découlant de la tâche incombant à l'organisme évoqué au paragraphe 1 de cet article »[29], celles-ci ne peuvent donc être interprétées comme excluant la possibilité de conférer à l'organisme national d'autres compétences que celles tenant au traitement des signalements portés à leur connaissance et l'infliction de sanctions.

43. En l'absence de règles fixées par le droit de l'Union, les États membres disposent donc d'une marge de manœuvre concernant l'attribution à cet organisme national des compétences destinées à garantir le respect des droits des passagers aériens. Dans ce contexte, et compte tenu des termes employés à l'article 16 du règlement nº 261/2004, rien ne s'oppose à ce qu'un État membre confère audit organisme le pouvoir d'enjoindre à un transporteur aérien le versement de l'indemnisation due à un passager, conformément aux articles 5 et 7 de ce règlement.

44. Cette interprétation me semble également confortée tant par l'économie que par les objectifs dudit règlement.

2. L'économie et les objectifs du règlement nº 261/2004

45. La portée des missions confiées à l'organisme national doit également être appréciée au regard de la nature de l'indemnisation prévue à l'article 7 du règlement nº 261/2004 et des objectifs auxquels tend le législateur de l'Union.

26 Arrêt Ruijssenaars e.a. (point 31).

27 Arrêt Irish Ferries (point 118).

28 Arrêt Ruijssenaars e.a. (point 32).

29 Arrêt Ruijssenaars e.a. (point 30).

46. Cette indemnisation est qualifiée par la Cour dans l'arrêt du 29 juillet 2019, Rusu, comme étant forfaitaire, standardisée et immédiate [30]. Pour reprendre les termes qu'elle a employés dans l'arrêt Irish Ferries, il s'agit d'une « créance de nature pécuniaire [dont le passager] peut demander le paiement au transporteur du seul fait que les conditions posées à [l'article 19 du règlement nº 1177/2010] sont remplies » [31]. En effet, dans l'hypothèse où l'annulation du vol n'est pas due à des circonstances extraordinaires, au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, le montant de l'indemnisation est fixé conformément aux barèmes définis à l'article 7, paragraphes 1 et 2, de ce règlement. Les passagers aériens reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins [sous a)], à 400 euros pour les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres [sous b)] et, enfin, de 600 euros pour tous les vols qui ne sont pas visés aux points précédents. Par ailleurs, l'indemnisation est réduite de moitié, sous certaines conditions, en cas de réacheminement du passager. La Cour juge que « [d]e tels montants forfaitaires ne visent à indemniser que les préjudices qui sont quasiment identiques pour tous les passagers concernés » [32]. Dans ces circonstances, tant les passagers que les transporteurs aériens peuvent identifier le montant de l'indemnisation due, puisque celui-ci n'est pas évalué au cas par cas en fonction des circonstances propres à chaque passager, mais dépend uniquement de la distance et de la destination du vol concerné [33]. Dans ces conditions, à l'exception de la situation dans laquelle le droit à indemnisation serait contesté sur le fondement de l'article 5 paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 et nécessiterait des appréciations d'ordre juridique quant à l'existence, par exemple, de « circonstances extraordinaires », l'organisme national me semble parfaitement en mesure d'apprécier le bien-fondé de la créance et, le cas échéant, le montant de celle-ci aux fins de l'adoption d'une mesure de contrainte.

47. En outre, une telle attribution de compétence me semble participer aux objectifs que poursuit le législateur de l'Union dans le contexte du règlement nº 261/2004. Ce règlement tend, conformément à ses considérants 1, 2, 4 et 12, à assurer un niveau élevé de protection des passagers aériens, victimes de difficultés et de désagréments sérieux causés par l'annulation de leur vol [34]. Or, la Cour a itérativement jugé que les montants que fixe l'article 7, paragraphe 1, dudit règlement visent à indemniser, d'une manière standardisée et immédiate, les préjudices que constituent de tels désagréments, « sans que [les passagers] aient à supporter les inconvénients inhérents à la mise en œuvre d'une action en dommages-intérêts devant les juridictions compétentes » [35]. Dans l'arrêt Irish Ferries, la Cour a ainsi ajouté que l'indemnisation prévue dans des termes identiques à l'article 19 du règlement nº 1177/2010 est « par [elle-même] de nature à remédier immédiatement à certains des désagréments subis par les passagers en cas d'annulation d'un service de transport et [permet] ainsi de garantir un niveau élevé de protection des passagers, recherché par ce règlement » [36].

48. Or, une mesure telle que celle prévue par la réglementation nationale en cause, me semble participer à la simplicité, à la rapidité et à l'efficacité de la procédure d'indemnisation, en évitant au passager aérien concerné de devoir introduire, aux fins du versement de l'indemnisation qui

30 C-354/18, ci-après l'« arrêt Rusu », EU:C:2019:637 (points 28 et 34, ainsi que jurisprudence citée).

31 Arrêt Irish Ferries (point 118).

32 Arrêt Rusu (point 30 et jurisprudence citée).

33 Dans l'arrêt Rusu, la Cour a jugé que « ni l'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004 ni ce règlement dans son ensemble ne prévoient l'indemnisation des préjudices individuels, inhérents au motif du déplacement des passagers concernés, dont la réparation exige forcément une appréciation au cas par cas de l'ampleur des dommages causés et ne peut, en conséquence, que faire l'objet d'une indemnisation a posteriori et individualisée » (point 31).

34 Voir arrêt Ruijssenaars e.a., point 33, et arrêt Rusu, (point 26, ainsi que jurisprudence citée).

35 Arrêt Rusu (point 28 et jurisprudence citée).

36 Arrêt Irish Ferries (points 152 et 154).

lui est due, une action devant les autorités judiciaires compétentes, susceptible d'impliquer des démarches plus longues et parfois plus complexes. Une telle mesure me semble, dès lors, garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens, tout en évitant l'engorgement des tribunaux au regard du nombre extrêmement élevé de demandes d'indemnisation.

49. En outre, rappelons que la reconnaissance d'une telle compétence dans le chef de l'organisme national ne prive ni les passagers ni les transporteurs aériens de la possibilité d'introduire un recours juridictionnel devant le juge national compétent, conformément aux procédures prévues par le droit national [37]. Les passagers peuvent saisir le tribunal compétent pour réclamer le bénéfice de l'indemnisation prévue à l'article 7 du règlement nº 261/2004 et, de la même façon, les transporteurs aériens doivent bénéficier de la possibilité de contester le bien-fondé de l'indemnisation qui leur est ainsi réclamée.

50. Je rappelle, en effet, que dans l'arrêt du 22 novembre 2012, Cuadrench Moré [38], la Cour a jugé que, « en cas d'annulation d'un vol et sous réserve que celle-ci soit due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, les articles 5 et 7 du règlement nº 261/2004 reconnaissent aux passagers un droit à indemnisation variant suivant la distance et la destination du vol concerné, *droit dont ces passagers peuvent se prévaloir, au besoin, devant les juridictions nationales* » [39]. La Cour a, en outre, ajouté que, « en l'absence de réglementation de l'Union en la matière, il appartient à l'ordre juridique interne de chaque État membre de régler les modalités procédurales des recours en justice destinées à assurer la sauvegarde des droits que les justiciables tirent du droit de l'Union, pour autant que ces modalités respectent les principes d'équivalence et d'effectivité » [40].

51. Certes, au point 34 de l'arrêt Ruijssenaars e.a., la Cour a souligné le risque de divergence, dans le cadre de l'appréciation d'une même situation individuelle, entre, d'une part, l'organisme national et, d'autre part, le juge national. Il existe, en outre, un autre risque lié à l'introduction parallèle de deux demandes visant au versement de l'indemnisation due, l'une devant l'organisme national et l'autre devant le juge national. Je pense, toutefois, que les États membres peuvent pallier ce risque par l'adoption de mesures de nature procédurale garantissant l'articulation des procédures administrative et judiciaire. En l'absence de réglementation de l'Union en la matière, et compte tenu de la marge de manœuvre dont disposent les États membres concernant les compétences qu'ils souhaitent conférer à l'organisme national, c'est à l'ordre juridique interne de chaque État membre qu'il appartient de régler ces modalités procédurales.

52. En l'occurrence, je relève qu'aucun élément, dans la décision de renvoi et dans les observations déposées par le gouvernement hongrois, ne laisse à penser que l'octroi d'une telle compétence à l'inspection de la protection des consommateurs puisse porter atteinte aux droits des passagers et des transporteurs aériens de saisir les autorités juridictionnelles ou puisse entraîner un risque de divergence dans le cadre de l'appréciation d'une même situation individuelle entre chacune de ces deux autorités.

37 Voir communication de la Commission – Orientations interprétatives relatives au règlement (CE) nº 261/2004 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et au règlement (CE) nº 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, tel que modifié par le règlement (CE) nº 889/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO 2016, C 214, p. 5) (point 8 et suiv.).

38 C-139/11, EU:C:2012:741.

39 Point 23 de cet arrêt, italique ajouté par mes soins.

40 Point 25 dudit arrêt.

53. Au regard de l'ensemble de ces éléments, je propose, par conséquent, à la Cour de dire pour droit que l'article 16, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale en vertu de laquelle un État membre confère à l'organisme national chargé de l'application de ce règlement le pouvoir d'enjoindre à un transporteur aérien de verser l'indemnisation due à un passager en raison de l'annulation ou du retard important de son vol, prévue à l'article 7 dudit règlement, pour autant qu'une telle réglementation ne prive ni ce passager ni ce transporteur de la possibilité d'introduire un recours juridictionnel devant le juge national compétent afin de réclamer le bénéfice de cette indemnisation ou de contester le bien-fondé de celle-ci. Il appartient à l'État membre, dans le cadre de son autonomie procédurale, de régler les modalités destinées à garantir l'articulation des procédures engagées devant l'organisme national chargé de l'application du même règlement et devant le juge national compétent.

3. Observation finale

54. Avant de conclure mon analyse, il me semble intéressant de signaler que, en l'état actuel du droit de l'Union, les États membres usent de la marge de manœuvre qui leur est reconnue en application de l'article 16 du règlement nº 261/2004.

55. Ainsi qu'en témoigne une analyse comparative des différentes législations nationales [41], les États membres impliquent non seulement dans cette procédure leurs organismes nationaux et les juridictions nationales, mais également les organismes en charge de la protection des consommateurs et ceux compétents aux fins du règlement extrajudiciaire des litiges de consommation [42] ou du règlement des petits litiges.

56. Certains États membres ont choisi de désigner comme organisme national chargé de l'application du règlement nº 261/2004 leur autorité nationale d'aviation civile [43], alors que d'autres ont préféré confier cette tâche à leur autorité nationale de protection des consommateurs, laquelle peut alors être en charge de veiller à l'application des règlements sur les droits des passagers aériens, mais également des passagers ferroviaires, maritimes ou terrestres [44]. De même, certains États membres confèrent à leur organisme national chargé de l'application de ce règlement la mission de veiller à la bonne application de celui-ci dans l'intérêt général des

41 Voir, à cet égard, rapport de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission, Kouris, S., « Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU » (Étude sur le niveau actuel de la protection des droits des passagers dans l'Union européenne), Office des publications de l'Union européenne, Bruxelles, 2020, MOVE/B5/2018-541, points 5.5 et suiv., disponible à l'adresse Internet suivante : https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

42 Ces entités sont désignées sur le fondement de la directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21 mai 2013, relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation et modifiant le règlement (CE) nº 2006/2004 et la directive 2009/22/CE (directive relative au RELC) (JO 2013, L 165, p. 63). Conformément à son article 1er, cette directive vise à ce que les consommateurs aient la possibilité d'introduire, à titre volontaire, des plaintes contre des professionnels au moyen de procédures de règlement extrajudiciaire des litiges. Voir, en ce sens, arrêt du 14 juin 2017, Menini et Rampanelli (C-75/16, EU:C:2017:457, points 39 et 40), ainsi que arrêt du 25 juin 2020, Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (C-380/19, EU:C:2020:498, point 26).

43 C'est le cas, par exemple, du Royaume de Danemark, de l'Irlande, de la République hellénique, de la République française, de la République de Croatie et de la République de Chypre. Voir, à cet égard, les notifications auxquelles les États membres ont procédé en application de l'article 16, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004.

44 C'est le cas, par exemple, de la République d'Estonie, du Grand-Duché de Luxembourg, de la Hongrie, ou bien encore de la République de Finlande. En revanche, pour la République française, par exemple, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a pour mission la régulation du transport aérien, la supervision générale et le suivi de la mise en œuvre du droit de l'Union en matière de protection des passagers aériens. À la suite des signalements des passagers, cet organisme peut prendre les mesures correctrices qui s'imposent. Dans les cas de manquements avérés, des sanctions, sous forme d'amendes administratives, peuvent être infligées aux transporteurs aériens qui ne respectent pas les obligations du règlement nº 261/2004. Toutefois, cette direction n'assure pas de suivi individualisé des signalements qui lui sont adressés et son action est indépendante du traitement des demandes individuelles d'indemnisation et de remboursement auprès des transporteurs aériens. À cette fin, les passagers doivent saisir le tribunal compétent, conformément au code de procédure civile, ou l'organisme de règlement extrajudiciaire des litiges.

passagers, ce qui peut inclure des missions de surveillance (par le biais, par exemple, d'inspections sur place ou d'audits), des missions de contrôle (contrôle des informations publiées ou communiquées par le transporteur aérien aux passagers afin de corriger toute information erronée, trompeuse ou incomplète), la rédaction de rapports d'activité, des échanges d'informations et une coopération transfrontière avec les autres organismes nationaux, alors que d'autres États membres leur confèrent la possibilité d'examiner et de traiter les plaintes individuelles des passagers afin de garantir leur droit à obtenir une indemnisation, ou les chargent encore de la mission de procéder aux règlements extrajudiciaires des litiges [45].

57. Je tiens, enfin, à souligner que la marge de manœuvre accordée aux États membres aux fins de la protection des droits des passagers aériens leur est également reconnue dans le cadre des règlements visant la protection des droits des passagers aériens handicapés et des passagers voyageant par voie ferroviaire, maritime ou par autobus et autocar. Ces règlements garantissent une typologie de droits comparables (droits à l'information, au remboursement, au réacheminement, à la prise en charge pendant l'attente avant le voyage et à l'indemnisation sous certaines conditions). Quel que soit le mode de transport concerné, le législateur de l'Union exige des États membres qu'ils désignent « un organisme ou des organismes » chargé(s) de veiller à l'application du règlement concerné et d'adopter les mesures nécessaires au respect des droits des passagers [46]. Ce législateur institue cette exigence dans des termes quasi identiques [47] et aucun des textes encore récemment adoptés ne témoigne de sa volonté d'encadrer plus strictement la nature des compétences dévolues à l'organisme national ou d'en limiter la portée. Bien au contraire, dans le cadre du règlement 2021/782, lequel constitue l'instrument le plus récent et le plus précis s'agissant de la protection des droits des passagers, ledit législateur permet également à l'organisme national de remplir le rôle d'organe de règlement extrajudiciaire des litiges de consommation, au sens de la directive 2013/11 [48].

V. Conclusion

58. Eu égard aux considérations qui précèdent, je propose à la Cour de répondre à la question préjudicielle posée par la Fővárosi Törvényszék (cour de Budapest-Capitale, Hongrie) de la manière suivante :

L'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale en vertu de laquelle un État membre confère à l'organisme national chargé de l'application de ce règlement le pouvoir d'enjoindre à un transporteur aérien de verser l'indemnisation due à un passager en raison de l'annulation ou du retard important de son vol, prévue à l'article 7 dudit règlement, pour autant qu'une telle réglementation ne prive ni ce passager ni ce transporteur de la possibilité d'introduire un recours juridictionnel devant le juge

[45] Voir, à cet égard, rapport de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission, « Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights : comparative analysis of good practices : final report » (Étude sur le cadre réglementaire européen pour les droits des passagers : analyse comparative des bonnes pratiques : rapport final), Office des publications de l'Union européenne, Bruxelles, 2021, points 4.60 et suiv., disponible à l'adresse Internet suivante : https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

[46] À l'exception du règlement nº 261/2004, les autres règlements permettent aux États membres de désigner plusieurs organismes nationaux.

[47] Voir, par exemple, article 31, paragraphe 1, du règlement 2021/782 et article 14, paragraphe 1, du règlement nº 1107/2006.

[48] Voir note en bas de page 42.

national compétent afin de réclamer le bénéfice de cette indemnisation ou de contester le bien-fondé de celle-ci. Il appartient à l'État membre, dans le cadre de son autonomie procédurale, de régler les modalités destinées à garantir l'articulation des procédures engagées devant l'organisme national chargé de l'application du même règlement et devant le juge national compétent.