

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL  
M. HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE  
présentées le 27 avril 2017 (1)

**Affaires jointes C-168/16 et C-169/16**

**Sandra Nogueira,  
Victor Perez-Ortega,  
Virginie Manguit,  
Maria Sanchez-Odogherty,  
José Sanchez-Navarro  
contre  
Crewlink Ltd (C-168/16)  
et  
Miguel José Moreno Osacar  
contre  
Ryanair, anciennement Ryanair Ltd(C-169/16)**

[demande de décision préjudicielle formée par la cour du travail de Mons (Belgique)]

« Renvoi préjudiciel – Règlement (CE) n° 44/2001 – Coopération judiciaire en matière civile – Compétence judiciaire – Article 19 – Compétence en matière de contrats individuels de travail – Jurisdiction du lieu habituel d'exécution du contrat de travail – Secteur aérien – Personnel de cabine – Règlement (CEE) n° 3922/91 – Notion de "base d'affectation" »

## **I. Introduction**

1. La cour du travail de Mons (Belgique) adresse à la Cour deux questions préjudicielles libellées en des termes quasiment identiques et portant sur l'interprétation de l'article 19, point 2, du règlement (CE) n° 44/2001 (2).

2. Ces questions s'inscrivent dans le cadre de deux litiges opposant, d'une part, M<sup>me</sup> Sandra Nogueira, M. Victor Perez-Ortega, M<sup>mes</sup> Virginie Manguit, Maria Sanchez-Odogherty et M. José Sanchez-Navarro (affaire C-168/16) et, d'autre part, M. Miguel José Moreno Osacar (affaire C-169/16) (ci-après, ensemble, les « appelants »), respectivement, à Crewlink Ltd (affaire C-168/16) et à Ryanair, anciennement Ryanair Ltd (affaire C-169/16), anciens employeurs des appelants, au sujet des conditions d'emploi et de licenciement qui furent appliquées par ces dernières aux appelants.

3. À ce stade des litiges au principal, les parties sont en désaccord quant à la détermination de l'État membre dont les juridictions sont internationalement compétentes pour connaître de ces litiges en application du règlement n° 44/2001.

4. Eu égard au contexte spécifique du transport aérien international de passagers, dans lequel des travailleurs peuvent être appelés à accomplir leur travail sur le territoire de plusieurs États membres, la juridiction de renvoi interroge la Cour sur l'interprétation de la notion de « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail », figurant à l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001.

5. Pour les motifs exposés ci-après, je propose à la Cour d'appliquer sa jurisprudence constante relative aux contrats de travail exécutés sur le territoire de plusieurs États membres développée dans le cadre de la convention de Bruxelles (3) et de la convention de Rome (4) et, partant, de juger que ce lieu se trouve au lieu où, ou à partir duquel, le travailleur s'acquitte principalement de ses obligations à l'égard de son employeur.

## **II. Le cadre juridique**

### **A. Le règlement n° 44/2001**

6. Je relève, à titre liminaire, que les dispositions pertinentes du règlement n° 44/2001, citées ci-après, n'ont pas été amendées entre la date d'adoption de ce règlement et la date des faits pertinents des litiges au principal.

7. Le considérant 13 du règlement n° 44/2001 énonce :

« S'agissant des contrats d'assurance, de consommation et de travail, il est opportun de protéger la partie la plus faible au moyen de règles de compétence plus favorables à ses intérêts que ne le sont les règles générales. »

8. La section 5 du chapitre II dudit règlement, intitulée « Compétence en matière de contrats individuels de travail », comprend les articles 18 à 21 du même règlement.

9. L'article 18, paragraphe 1, du règlement n° 44/2001 dispose que, en matière de contrats individuels de travail, la compétence est déterminée par cette section, sans préjudice de l'article 4 et de l'article 5, point 5, de ce règlement.

10. L'article 19 dudit règlement prévoit :

« Un employeur ayant son domicile sur le territoire d'un État membre peut être attiré :

- 1) devant les tribunaux de l'État membre où il a son domicile, ou
- 2) dans un autre État membre :
  - a) devant le tribunal du lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail ou devant le tribunal du dernier lieu où il a accompli habituellement son travail, ou
  - b) lorsque le travailleur n'accomplit pas ou n'a pas accompli habituellement son travail dans un même pays, devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le travailleur. »

11. L'article 21 du règlement n° 44/2001 dispose :

« Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente section que par des conventions attributives de juridiction :

- 1) postérieures à la naissance du différend, ou
- 2) qui permettent au travailleur de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués à la présente section. »

### **B. Le règlement (CEE) n° 3922/91**

12. Aux termes de son article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, le règlement (CEE) n° 3922/91 (5) « porte sur l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile » en ce qui concerne « l'exploitation et l'entretien des aéronefs » ainsi que « les personnes et organismes concernés par ces tâches ».

13. L'annexe III du règlement n° 3922/91, intitulée « Règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par aéronef », a été introduite par le règlement (CE) n° 1899/2006 (6).

14. Cette annexe III comporte une sous-partie Q intitulée « Limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos ». Au sein de cette sous-partie Q, la norme OPS 1.1095, point 1.7, définit la notion de « base d'affectation » comme suit :

« Le lieu désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement un temps de service ou une série de temps de service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage. »

15. La norme OPS 1.1090, point 3.1, précise en outre que l'exploitant est tenu de désigner une base d'affectation pour chaque membre d'équipage.

16. Ladite annexe III a été remplacée à deux reprises, respectivement par les règlements (CE) n° 8/2008 (7) et (CE) n° 859/2008 (8), sans toutefois que le libellé des normes précitées en soit altéré.

### **C. Le règlement (CE) n° 883/2004**

17. Sous le titre II, intitulé « Détermination de la législation applicable », l'article 11, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 883/2004 (9) prévoit :

« Les personnes auxquelles le présent règlement est applicable ne sont soumises qu'à la législation d'un seul État membre. Cette législation est déterminée conformément au présent titre. »

18. L'article 11, paragraphe 5, du règlement n° 883/2004, inséré par le règlement (UE) n° 465/2012 (10), précise :

« L'activité d'un membre de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine assurant des services de transport de voyageurs ou de fret est considérée comme étant une activité menée dans l'État membre dans lequel se trouve la base d'affectation telle qu'elle est définie à l'annexe III du règlement [n° 3922/91]. »

19. Je précise que cette modification n'est pas applicable ratione temporis dans les circonstances des litiges au principal.

### **III. Les litiges au principal et les questions préjudicielles**

20. Ryanair est une société de droit irlandais dont le siège social se situe en Irlande et qui est active dans le secteur du transport aérien international de passagers.

21. Crewlink (affaire C-168/16) est une société de droit irlandais dont le siège social se situe en Irlande et qui est spécialisée dans le recrutement et la formation du personnel de bord pour les compagnies aériennes.

22. Tous les contrats de travail conclus entre Crewlink et les appelants dans l'affaire C-168/16 prévoyaient que le travailleur serait détaché chez Ryanair en tant que personnel de cabine.

23. M<sup>me</sup> Nogueira (affaire C-168/16) est portugaise. Elle a été engagée par Crewlink en qualité d'hôtesse de l'air en date du 8 octobre 2009 dans le cadre d'un contrat à durée déterminée de trois ans. Elle a démissionné le 4 avril 2011.
24. M. Perez-Ortega (affaire C-168/16) est espagnol. Son engagement auprès de Crewlink portait sur des fonctions de steward dans le cadre d'un contrat à durée déterminée de trois ans, signé à Porto (Portugal). Il a démissionné le 15 juin 2011.
25. M<sup>me</sup> Mauguit (affaire C-168/16) est belge. Elle a été engagée par Crewlink comme hôtesse de l'air dans le cadre d'un contrat à durée déterminée de trois ans signé à Dublin (Irlande). Elle a été licenciée le 24 juin 2011.
26. M<sup>me</sup> Sanchez-Odogherty (affaire C-168/16) est espagnole. Le 1<sup>er</sup> avril 2010, elle a été engagée par Crewlink comme hôtesse de l'air dans le cadre d'un contrat à durée déterminée de trois ans. Elle a démissionné le 20 juin 2011.
27. M. Sanchez-Navarro (affaire C-168/16) est espagnol. Le 8 octobre 2009, il a été engagé par Crewlink comme steward dans le cadre d'un contrat à durée déterminée de trois ans signé à Dublin. Il a été licencié le 10 novembre 2011.
28. M. Moreno Osacar (affaire C-169/16) est espagnol. Le 21 avril 2008, il a conclu un contrat de travail avec Ryanair en qualité de « *cabin services agent* ». Ses activités ont débuté le 1<sup>er</sup> mai 2008. Il a démissionné le 16 juin 2011.
29. Tous les contrats de travail conclus entre les appelants, d'une part, et Crewlink et Ryanair, d'autre part (ci-après, ensemble, les « contrats de travail litigieux ») étaient rédigés en anglais.
30. En vertu de ces contrats, les fonctions des appelants incluaient notamment la sécurité, le soin, l'assistance et le contrôle des passagers, l'assistance à embarquement, les ventes à bord de l'avion et le nettoyage de l'intérieur de l'avion.
31. Les contrats de travail litigieux indiquaient qu'ils étaient régis par le droit irlandais.
32. En outre, ces contrats contenaient une clause d'élection de for attribuant la compétence aux tribunaux irlandais. Selon la juridiction de renvoi, cette clause est toutefois inopposable aux appelants en application de l'article 21 du règlement n° 44/2001.
33. Lesdits contrats stipulaient encore que les prestations des appelants étaient considérées comme étant effectuées en Irlande, eu égard au fait que ceux-ci exerceraient leurs fonctions à bord d'avions enregistrés en Irlande.
34. Néanmoins, la juridiction de renvoi souligne à cet égard que les avions à bord desquels les appelants ont effectué leurs prestations étaient stationnés à Charleroi (Belgique) et qu'il importe peu, à cet égard, que ces avions étaient immatriculés en Irlande.
35. Les contrats de travail litigieux désignaient l'aéroport de Charleroi comme base d'affectation (*home base*) des appelants, tout en permettant aux employeurs de les transférer à un autre aéroport. Il n'est toutefois pas contesté que l'aéroport de Charleroi a été la seule base d'affectation des appelants dans le cadre de ces contrats.
36. Les appelants étaient contractuellement tenus de résider à moins d'une heure de leur base d'affectation, de telle sorte qu'ils ont résidé en Belgique durant l'exécution desdits contrats.
37. Tous les appelants débutaient et terminaient leur journée de travail à l'aéroport de Charleroi. De manière plus spécifique, il ressort des constatations effectuées par la juridiction de renvoi que :

- les appelants recevaient leurs instructions à l'aéroport de Charleroi en consultant l'intranet des employeurs ;
- les appelants décollaient toujours de l'aéroport de Charleroi pour arriver à une destination précise ;
- au départ de cet aéroport de destination, ils rentraient toujours à Charleroi, et
- lorsque plusieurs allers-retours étaient prévus sur une même journée, les rotations dans le ciel européen s'effectuaient chaque fois au départ de et vers Charleroi en fin de journée.

38. Ryanair (affaire C-169/16) a réfuté toute idée d'une succursale présente en Belgique, mais a admis qu'elle y disposait d'un bureau (*crewroom*).

39. Crewlink (affaire C-168/16) a allégué devant la juridiction de renvoi qu'elle ne disposait pas de succursale ou de bureau en Belgique à partir duquel le travail serait organisé et que les instructions relatives au travail des appelants étaient émises depuis des bureaux sis en Irlande. Cette juridiction précise cependant que Crewlink a admis à l'audience qu'elle disposait en Belgique d'un bureau commun avec Ryanair dénommé « *crewroom* ».

40. En cas d'incapacité de travail, les appelants devaient se présenter à l'aéroport de Charleroi en vue de remplir un formulaire qui était ensuite transmis au *head office* de leur employeur à Dublin.

41. En cas de problème disciplinaire, le travailleur était convoqué à une première rencontre avec un membre du personnel d'encadrement dans la salle d'équipage à l'aéroport de Charleroi. Les étapes suivantes de la procédure disciplinaire étaient diligentées à partir de Dublin.

42. Les appelants considèrent que les dispositions du droit irlandais, appliquées par Crewlink et Ryanair à leur relation de travail, sont moins avantageuses que les dispositions du droit belge. Or, aucun lien n'existerait entre les appelants et l'Irlande dès lors qu'ils n'y ont jamais résidé, n'y ont pas travaillé, et pour certains d'entre eux s'y sont rendus à une seule reprise pour signer leur contrat et ouvrir un compte bancaire.

43. Estimant que Crewlink et Ryanair étaient tenus de respecter et d'appliquer les dispositions du droit belge et considérant que les juridictions belges sont compétentes pour connaître de leur demande, les appelants ont introduit le 8 décembre 2011 des actions devant le tribunal du travail de Charleroi (Belgique) en vue d'obtenir, en application des dispositions du droit du travail belge, la condamnation des employeurs au paiement d'une somme évaluée pour chacun des appelants à 20 000 euros provisionnels représentant des arriérés de salaire, le montant de primes de nuit, le paiement d'heures supplémentaires, le remboursement de frais de transport, de frais liés à l'achat, l'utilisation et le nettoyage de l'uniforme, de frais de formation, le paiement de dommages et intérêts correspondant à la contre-valeur des chèques-repas, des montants représentant la différence entre le salaire garanti et le salaire réellement payé ainsi qu'un pécule de sortie.

44. M<sup>me</sup> Mauguit et M. Sanchez-Navarro, qui ont été licenciés par Crewlink (affaire C-168/16), sollicitent en outre le paiement d'une indemnité compensatoire de préavis correspondant à trois mois de rémunération.

45. Crewlink et Ryanair considèrent en revanche que les juridictions irlandaises sont compétentes pour connaître de ces litiges.

46. Par deux jugements prononcés le 4 novembre 2013, le tribunal du travail de Charleroi a considéré que les juridictions belges n'étaient pas compétentes pour connaître de ces demandes.

47. Le 28 novembre 2013, les appelants ont interjeté appel de ces jugements en faisant notamment valoir que les tribunaux belges sont compétents pour connaître des litiges au principal en application des articles 18 à 21 du règlement n° 44/2001 et que le droit belge régit les relations de travail en cause dans les affaires au principal en application de l'article 6 de la convention de Rome.

48. La juridiction de renvoi estime qu'il existe un doute quant à l'interprétation à donner à l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001, et plus particulièrement à la notion de « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail » eu égard aux particularités du secteur de la navigation aérienne.

49. C'est dans ce contexte que la cour du travail de Mons a décidé de surseoir à statuer dans les affaires au principal afin de soumettre à la Cour une question préjudicielle dans l'affaire C-168/16 et une question préjudicielle dans l'affaire C-169/16, lesquelles sont libellées dans les termes quasiment identiques suivants (11) :

« Tenant compte :

- des exigences de prévisibilité des solutions et de sécurité juridique qui ont présidé à l'adoption des règles en matière de compétence judiciaire et d'exécution des décisions en matière civile et commerciale telles qu'édictées par la [convention de Bruxelles] ainsi que par le règlement n° 44/2001 [...],
- des particularités liées au secteur de la navigation aérienne européenne dans le cadre duquel le personnel navigant, [mis à la disposition de ou employé par] une compagnie aérienne dont le siège social est établi [sur le territoire d'un État membre], [...] survole quotidiennement le territoire de l'Union européenne à partir d'une base d'affectation qui peut être située, comme en l'espèce, [sur le territoire d'un autre État membre],
- des spécificités propres [aux litiges au principal],
- du critère déduit de la notion de "base d'affectation" [définie à l'annexe III du règlement n° 3922/91 tel que modifié par le règlement n° 1899/2006] utilisé par le règlement n° 883/2004 pour déterminer la législation de sécurité sociale applicable aux membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine à partir du [28 juin 2012],
- des enseignements déduits de la jurisprudence développée par la [Cour],

la notion de "lieu habituel d'exécution du contrat de travail" telle que visée à l'article 19, point 2, du règlement [n° 44/2001] ne peut-elle pas être interprétée comme assimilable à celle de "base d'affectation" définie à l'annexe III du règlement n° 3922/91 [tel que modifié par le règlement n° 1899/2006] [...],

et ce aux fins de déterminer [l'État membre] sur le territoire duquel des travailleurs accomplissent habituellement leur travail lorsque ces travailleurs [sont, en tant que membres du personnel navigant, mis à la disposition de ou employés par] une compagnie soumise au droit d'un [État membre et] effectuant le transport international de passagers par voie aérienne sur l'ensemble du territoire de l'[Union],

dès lors que ce critère de rattachement déduit de la "base d'affectation" entendue comme "centre effectif de la relation de travail" dans la mesure où tous les travailleurs y débutent systématiquement leur journée de travail et la terminent à cet endroit en y organisant leur travail quotidien et à proximité de laquelle ils ont établi, durant la période des relations contractuelles [...], leur résidence effective, est celui qui présente, tout à la fois, les liens les plus étroits avec un État [membre] et assure la protection la plus adéquate à la partie la plus faible dans la relation contractuelle ? »

#### **IV. La procédure devant la Cour**

50. Les demandes de décision préjudicielle ont été enregistrées au greffe de la Cour le 25 mars 2016.

51. Ont présenté des observations écrites les appelants, Ryanair, les gouvernements belge, français, néerlandais et suédois ainsi que la Commission européenne.

52. Ont comparu à l'audience du 2 février 2017 pour y être entendus en leurs observations les appelants, Crewlink, Ryanair, le gouvernement belge, l'Irlande, les gouvernements français et suédois ainsi que la Commission.

## **V. Analyse**

53. Par sa question, la juridiction de renvoi demande à la Cour si l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001 doit être interprété en ce sens que, pour ce qui concerne un travailleur actif dans le secteur du transport aérien international en tant que membre du personnel de cabine, le « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail » peut être assimilé à la « base d'affectation », définie à l'annexe III du règlement n° 3922/91 tel que modifié par le règlement n° 1899/2006.

54. À ma connaissance, la Cour n'a pas encore eu l'opportunité d'interpréter l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001 dans un contexte tel que celui des affaires au principal, à savoir celui de travailleurs actifs dans le secteur du transport aérien international et exécutant leur contrat de travail sur le territoire de plusieurs États membres.

55. Différents éléments de réponse peuvent toutefois être identifiés au sein de la jurisprudence de la Cour relative à l'exécution d'un contrat de travail sur le territoire de plusieurs États, tant dans le cadre de la convention de Bruxelles (titre A) que, par analogie, dans celui de la convention de Rome (titre B), et ces éléments pourront être utilement transposés dans le cadre du règlement n° 44/2001 (titre C).

56. Avant de procéder à la description de ces éléments de réponse, je rappelle que, selon une jurisprudence constante, l'interprétation des dispositions relatives aux contrats de travail, tant dans le cadre du règlement n° 44/2001 que dans celui des deux conventions précitées, doit tenir compte du souci d'assurer une protection adéquate à la partie contractante qui est la plus faible du point de vue social, en l'occurrence le travailleur (12).

57. En outre, je souligne que les clauses d'attribution de compétence aux juridictions irlandaises insérées dans les contrats de travail litigieux ne sont pas opposables aux appelants en application de l'article 21 du règlement n° 44/2001, comme l'ont souligné la juridiction de renvoi, les appelants, les gouvernements français et suédois ainsi que la Commission.

58. En effet, ces clauses ne rentrent dans aucun des deux cas de figure envisagés par cette disposition, à savoir celui d'une clause postérieure à la naissance du différend ou d'une clause permettant au travailleur de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués à la section 5 du chapitre II de ce règlement.

### **A. L'exécution d'un contrat de travail sur le territoire de plusieurs États dans le cadre de la convention de Bruxelles**

59. Avant d'examiner la jurisprudence de la Cour relative à la convention de Bruxelles, je rappelle que, dans la mesure où le règlement n° 44/2001 remplace cette convention, l'interprétation fournie par la Cour en ce qui concerne les dispositions de ladite convention vaut également pour celles de ce règlement, lorsque les dispositions de ces instruments peuvent être qualifiées d'équivalentes (13).

60. À cet égard, je relève que l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001 est rédigé en des termes quasi identiques à ceux de l'article 5, point 1, deuxième et troisième phrases, de la convention de Bruxelles dans sa version résultant de la convention de San Sebastián (14).

61. Eu égard à cette équivalence, il importe d'assurer, conformément au considérant 19 du règlement n° 44/2001, la continuité dans l'interprétation de ces deux instruments, comme l'ont relevé les appelants et le gouvernement français (15).

62. Je rappelle que, dans sa version initiale, la convention de Bruxelles ne comportait pas de disposition spécifique relative aux contrats de travail (16). La Cour a néanmoins jugé que les litiges nés d'un contrat de travail tombaient dans le champ d'application de cette convention (17) et relevaient plus particulièrement de l'article 5, point 1, de ladite convention selon lequel le défendeur peut être attiré, en matière contractuelle, devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée (18).

63. La Cour a ensuite précisé que le critère établi à l'article 5, point 1, de la convention de Bruxelles devait être interprété, dans le contexte des litiges nés d'un contrat de travail, comme étant le tribunal du lieu où doit s'exécuter l'obligation d'effectuer le travail (19).

64. C'est dans l'arrêt (20) que la Cour a été appelée à affiner ce critère en ce qui concerne l'exécution d'un contrat de travail sur le territoire de plusieurs États membres.

65. La Cour a jugé que, lorsque l'accomplissement du travail confié au salarié s'étend sur le territoire de plusieurs États contractants, cette disposition doit être interprétée en ce sens qu'elle désigne le « lieu où ou à partir duquel le travailleur s'acquitte principalement de ses obligations à l'égard de son employeur » (point 24 de cet arrêt).

66. Au point 25 dudit arrêt, la Cour a énoncé plusieurs indices pouvant être pris en compte par la juridiction nationale pour déterminer ce lieu, et notamment la circonstance que l'exécution de la mission confiée au travailleur a été assurée à partir d'un bureau situé dans un État contractant, où il avait établi sa résidence, à partir duquel il exerçait ses activités et où il revenait après chaque déplacement professionnel.

67. Cette jurisprudence a été partiellement codifiée lors de la conclusion de la convention de San Sebastián, mentionnée au point 60 des présentes conclusions. À cette occasion, l'article 5, point 1, de la convention de Bruxelles a, en effet, été complété par une règle spécifique relative aux contrats de travail et reflétant la jurisprudence précitée de la Cour (21). Selon cette nouvelle règle, l'employeur peut être attiré devant le tribunal du lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail ou, lorsque le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le travailleur.

68. La Cour a été appelée à interpréter cette nouvelle règle dans le contexte de contrats de travail exécutés sur le territoire de plusieurs États contractants.

69. Ainsi, dans l'arrêt (22), la Cour a jugé que le « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail », au sens de l'article 5, point 1, de la convention de Bruxelles, vise le lieu où le salarié a établi le centre effectif de ses activités professionnelles et où ou à partir duquel il s'acquitte en fait de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur (point 23 de cet arrêt).

70. Au point 25 dudit arrêt, la Cour a énoncé les indices pouvant être pris en compte par la juridiction nationale pour identifier ce lieu, et notamment la circonstance qu'il possède dans cet État un bureau à partir duquel il a organisé son travail pour le compte de son employeur et où il est revenu après chaque déplacement professionnel à l'étranger.

71. L'arrêt (23) concernait une hypothèse distincte de celle ayant donné lieu auxdits arrêts et, en ce que le travailleur ne disposait pas dans un des États contractants d'un bureau qui aurait constitué le centre effectif de ses activités professionnelles et à partir duquel il se serait acquitté de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur (point 48 de cet arrêt).

72. La Cour a néanmoins jugé que, même dans cette hypothèse, la jurisprudence et demeure pertinente dans la mesure où elle implique que, s'agissant d'un contrat de travail exécuté sur le territoire de plusieurs États contractants, l'article 5, point 1, de la convention



de Bruxelles doit, au regard de la nécessité tant de déterminer le lieu avec lequel le litige présente le lien de rattachement le plus significatif aux fins de désigner le juge le mieux placé pour statuer que d'assurer une protection adéquate au travailleur en tant que partie contractante la plus faible et d'éviter la multiplication des tribunaux compétents, être interprété comme visant l'endroit où, ou à partir duquel, le travailleur s'acquitte en fait de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur (point 49 dudit arrêt) (24).

**B. L'exécution d'un contrat de travail sur le territoire de plusieurs États dans le cadre de la convention de Rome**

73. Avant d'examiner la jurisprudence développée par la Cour dans le cadre de la convention de Rome, il est nécessaire d'expliquer les motifs pour lesquels cette jurisprudence est susceptible de constituer une autorité pertinente aux fins de l'interprétation de la convention de Bruxelles ou du règlement n° 44/2001, comme l'ont soutenu les appelants, Ryanair, le gouvernement français ainsi que la Commission.

74. Certes, ces instruments ont des objets différents. En effet, la convention de Rome et le règlement (CE) n° 593/2008 (25) visent à identifier l'État dont la loi est applicable aux obligations contractuelles, alors que la convention de Bruxelles et le règlement n° 44/2001 visent à déterminer l'État dont les juridictions sont compétentes pour connaître d'un litige en matière civile et commerciale.

75. Malgré leurs objets différents, il existe plusieurs raisons justifiant que l'interprétation par la Cour de la convention de Rome et du règlement Rome I puisse être considérée comme pertinente pour l'interprétation de la convention de Bruxelles et du règlement n° 44/2001.

76. Premièrement, le septième considérant du règlement Rome I précise que le champ d'application matériel et les dispositions de ce règlement devraient être cohérents par rapport au règlement n° 44/2001. Le préambule de la convention de Rome précisait déjà, à cet égard, que cette convention visait à poursuivre, dans le domaine du droit international privé, l'œuvre d'unification juridique déjà entreprise dans l'Union, notamment en matière de compétence judiciaire et d'exécution des jugements.

77. Deuxièmement, la Cour a déjà procédé à une interprétation parallèle de ces instruments à plusieurs reprises, et ce notamment en ce qui concerne les dispositions relatives aux contrats de travail contenues dans la convention de Rome et la convention de Bruxelles (26).

78. Troisièmement, les dispositions relatives aux contrats de travail contenues dans ces instruments poursuivent un objectif identique, à savoir celui d'assurer une protection adéquate au travailleur en tant que partie contractante la plus faible (27).

79. Quatrièmement, je relève que l'article 6, paragraphe 2, sous a) et b), de la convention de Rome est rédigé en des termes quasi identiques à ceux de l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001 (28).

80. Eu égard à ce qui précède, je considère que la jurisprudence de la Cour relative à l'interprétation de l'article 6, paragraphe 2, sous a) et b), de la convention de Rome doit être prise en compte pour interpréter l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001.

81. La Cour a interprété l'article 6, paragraphe 2, sous a) et b), de la convention de Rome notamment dans les arrêts et (29). Ces arrêts, qui concernaient des travailleurs actifs respectivement dans les secteurs du transport routier et du transport maritime, revêtent une pertinence particulière dans les présentes affaires, laquelle concerne des travailleurs actifs dans le secteur du transport aérien.

82. Confrontée à des cas de figure dans lesquels un contrat de travail est exécuté sur le territoire de plusieurs États, la Cour a jugé que l'article 6, paragraphe 2, de la convention de Rome établissait une hiérarchie entre les critères à prendre en compte pour la détermination de la loi applicable au contrat de travail (30). En effet, et eu égard à l'objectif de protection du

travailleur, le critère du pays où le travailleur « accomplit habituellement son travail », édicté au paragraphe 2, sous a), de l'article 6 de cette convention, doit être interprété de façon large, alors que le critère du siège de « l'établissement qui a embauché le travailleur », prévu au paragraphe 2, sous b), du même article, ne peut s'appliquer que si le juge saisi n'est pas en mesure de déterminer le pays d'accomplissement habituel du travail (31).

83. Partant, l'article 6, paragraphe 2, sous a), de la convention de Rome a vocation à s'appliquer également dans une hypothèse où le travailleur exerce ses activités dans plus d'un État contractant, lorsqu'il est possible, pour la juridiction saisie, de déterminer l'État avec lequel le travail présente un rattachement significatif (32).

84. Dans un tel cas, le critère du pays de l'accomplissement habituel du travail doit être entendu comme se référant au lieu dans lequel ou à partir duquel le travailleur exerce effectivement ses activités professionnelles et, en l'absence de centre d'affaires, au lieu où celui-ci accomplit la majeure partie de ses activités (33).

85. Eu égard à la spécificité du travail dans les secteurs du transport routier et du transport maritime, la Cour a ensuite énoncé plusieurs indices pouvant être pris en considération par le juge national en application des critères précités. Le juge national doit notamment établir dans quel État se situe le lieu à partir duquel le travailleur effectue ses missions de transport, reçoit les instructions sur ses missions et organise son travail, ainsi que le lieu où se trouvent les outils de travail (34). Il doit également vérifier, le cas échéant, quels sont les lieux où le transport est principalement effectué, les lieux de déchargement de la marchandise ainsi que le lieu où le travailleur rentre après ses missions (35).

### **C. La détermination du « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail » dans les circonstances des litiges au principal**

86. La juridiction de renvoi interroge la Cour sur l'interprétation de l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001, dont l'applicabilité dans les circonstances des litiges au principal n'a pas été contestée par les parties ayant soumis des observations à la Cour.

87. J'ai déjà exposé les motifs pour lesquels la jurisprudence portant sur les dispositions correspondantes de la convention de Bruxelles et de la convention de Rome est pertinente aux fins de l'interprétation de cette disposition (36).

88. Il me reste à présent à déterminer, sur la base de cette jurisprudence, les critères permettant d'identifier le « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail », au sens de l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001, dans les circonstances des litiges au principal.

#### **1. Le lieu « où ou à partir duquel » le travailleur s'acquitte principalement de ses obligations à l'égard de son employeur**

89. Il ressort des arrêts précités que, lorsque l'accomplissement du travail s'étend sur le territoire de plusieurs États membres, le critère établi à l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001 doit être interprété en ce sens qu'il désigne le « lieu où ou à partir duquel » le travailleur s'acquitte principalement de ses obligations à l'égard de son employeur (37).

90. La Cour a ainsi établi un double critère (« lieu où » ou « lieu à partir duquel ») aux fins de l'application de cette disposition en ce qui concerne les travailleurs exerçant leurs fonctions dans plusieurs États membres. Eu égard à l'obligation d'interpréter cette disposition de manière large (38) ainsi qu'à l'utilisation par la Cour de la conjonction de coordination « ou », j'estime qu'il incombe au juge national d'appliquer ce double critère de manière alternative. En d'autres termes, et comme l'ont relevé à juste titre Ryanair et la Commission, ce juge doit essayer d'identifier, à la lumière de l'ensemble des circonstances pertinentes :

- soit le « lieu où » le travailleur s'acquitte principalement de ses obligations à l'égard de son employeur,

– soit le « lieu à partir duquel » il s’acquitte principalement de ces obligations.

91. Pour rappel, les litiges au principal concernent des travailleurs qui étaient employés en tant que personnel de cabine (hôtesses de l’air ou stewards) à bord d’avions exploités par Ryanair. Ces travailleurs accomplissaient leur travail dans plusieurs États membres, à savoir la Belgique, où se trouvait l’aéroport de départ (Charleroi), l’État membre de l’aéroport d’arrivée ainsi que les autres États membres éventuellement traversés au cours du vol.

92. Je considère qu’il n’est pas possible, dans de telles circonstances, d’identifier un « lieu où » ces travailleurs se seraient acquittés principalement de leurs obligations à l’égard de leurs employeurs. Il me semble, en effet, difficile d’accorder une importance prépondérante aux tâches exécutées par ces travailleurs dans l’aéroport de départ, à bord de l’avion ou dans l’aéroport d’arrivée.

93. En revanche, je crois possible, sur la base des constats factuels réalisés par la juridiction de renvoi dans la demande de décision préjudicielle, d’identifier un « lieu à partir duquel » lesdits travailleurs s’acquittaient principalement de leurs obligations à l’égard de leurs employeurs.

94. Je trouve confirmation de cette interprétation dans les travaux préparatoires du règlement Rome I. En effet, et comme l’ont souligné le gouvernement français et la Commission, il ressort de ces travaux que l’insertion des termes « pays à partir duquel » à l’article 8, paragraphe 2, de ce règlement visait spécifiquement (mais pas exclusivement) le personnel travaillant à bord d’avions (39).

95. S’il appartient bien entendu au juge national d’apprécier l’ensemble des circonstances factuelles pertinentes en vue d’identifier ce lieu, la Cour a néanmoins le pouvoir de guider cette appréciation en identifiant les indices pouvant être pris en compte à cet égard (40).

## **2. Les indices pertinents en vue d’identifier le lieu « à partir duquel » le travailleur s’acquitte principalement de ses obligations dans les circonstances des litiges au principal**

96. Sans prétendre à une énumération exhaustive, j’estime que plusieurs circonstances identifiées par la juridiction de renvoi et résumées aux points 34 à 42 des présentes conclusions constituent des indices pertinents aux fins d’identifier, dans le contexte des litiges au principal, le « lieu à partir duquel » les appelants s’acquittaient principalement de leurs obligations à l’égard de leurs employeurs.

97. Premièrement, les appelants débutaient et terminaient leur journée de travail à l’aéroport de Charleroi. À mes yeux, cette circonstance revêt une importance prépondérante, ce que confirme la jurisprudence constante de la Cour (41).

98. Deuxièmement, les appelants recevaient les instructions sur leurs missions et organisaient leur travail à l’aéroport de Charleroi, en consultant l’intranet de leurs employeurs. La pertinence de ce critère a également été soulignée à plusieurs reprises par la Cour (42).

99. Ryanair a fait valoir que cet indice devait être interprété en ce sens qu’il vise le lieu où se trouve l’employeur lorsqu’il envoie les instructions et organise le travail de ses employés. Ce renversement de perspective doit être rejeté pour les motifs suivants.

100. D’une part, il va à l’encontre des termes utilisés par la Cour dans les arrêts cités ci-avant, lesquels visent expressément le lieu où le *travailleur* reçoit les instructions et organise son travail, et non le lieu à partir duquel *l’employeur* envoie les instructions et organise le travail de ses employés.

101. D’autre part, et comme l’a souligné à juste titre le gouvernement français, ce renversement irait à l’encontre de l’objectif de protection des travailleurs. En effet, il exposerait les travailleurs à un risque de forum shopping de la part de l’employeur, consistant pour celui-ci à choisir le lieu à partir duquel il envoie les instructions et organise le travail de ses employés,

et ce afin que le critère établi à l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001 désigne les juridictions de ce lieu.

102. Troisièmement, les avions exploités par Ryanair, et à bord desquels les appelants ont travaillé en tant que personnel de cabine, étaient stationnés à Charleroi. À cet égard, la Cour a déjà eu l'opportunité de préciser que, dans le secteur du transport international, le lieu où sont stationnés les outils de travail constitue un indice pertinent aux fins de déterminer le lieu à partir duquel le travailleur s'acquitte principalement de ses obligations à l'égard de son employeur (43).

103. Quatrièmement, les appelants étaient contractuellement tenus de résider à moins d'une heure de l'aéroport de Charleroi. Dans l'arrêt (44), la Cour a relevé que le travailleur avait établi sa résidence dans l'État où se trouvait le bureau à partir duquel il exerçait ses activités et où il revenait après chaque déplacement professionnel. Je précise, compte tenu du libellé des questions préjudicielles, que cet indice vise non pas le lieu de résidence effective du travailleur, mais bien le lieu de travail à proximité duquel il réside, à savoir l'aéroport de Charleroi dans les litiges au principal (45). À mes yeux, la pertinence de cet indice est, en outre, sensiblement renforcée par l'existence d'une clause contractuelle obligeant les travailleurs à résider à proximité de ce lieu de travail.

104. Cinquièmement, la juridiction de renvoi a constaté l'existence d'un bureau (*crewroom*) commun à Crewlink et Ryanair dans l'aéroport de Charleroi. L'existence d'un bureau mis à disposition par l'employeur est un autre indice dont la pertinence a été soulignée dans la jurisprudence de la Cour (46).

105. Sixièmement, cette juridiction a précisé que les appelants devaient se rendre à l'aéroport de Charleroi en cas d'incapacité de travail et en cas de problème disciplinaire. Si la Cour n'a pas encore été appelée à juger de la pertinence de cette circonstance, j'estime que celle-ci peut effectivement contribuer à identifier le lieu à partir duquel les appelants se sont acquittés principalement de leurs obligations.

106. Je considère que ces six indices sont pertinents aux fins d'identifier, en application de l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001, le lieu à partir duquel les appelants se sont acquittés principalement de leurs obligations dans les circonstances des litiges au principal.

107. S'il appartient à la Cour de déterminer ces indices, il revient à la juridiction de renvoi d'en faire l'application concrète dans les litiges au principal. À titre indicatif, je suis d'avis que, sur la base des constats factuels communiqués par cette juridiction dans sa demande de décision préjudicielle, ces six indices désignent de manière univoque les juridictions du lieu où est situé l'aéroport de Charleroi, comme l'a d'ailleurs souligné la Commission.

108. Je précise encore que la circonstance que le travailleur est directement employé par Ryanair (affaire C-169/16) ou mis à disposition par Crewlink auprès de Ryanair (affaire C-168/16) est dénuée de pertinence aux fins d'identifier le lieu d'exécution habituel du travail, au sens de l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001, comme l'ont fait valoir les appelants, Ryanair et le gouvernement français. En effet, ce lieu doit être identique pour ces deux catégories de travailleurs si les obligations qui leur incombent en vertu de leurs contrats de travail sont similaires, ce qui n'est pas contesté dans les circonstances des litiges au principal. En d'autres termes, ledit lieu est indépendant du lien juridique existant entre le travailleur et la personne qui bénéficie de la prestation de travail.

### **3. La base d'affectation comme indice indirectement pertinent**

109. Les questions posées par la juridiction de renvoi se référant explicitement à la base d'affectation en tant que critère permettant d'identifier le lieu habituel d'exécution du contrat de travail au sens de l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001, il convient à présent d'en examiner la pertinence.

110. La base d'affectation est définie par la norme OPS 1.1095, point 1.7, qui se trouve dans l'annexe III du règlement n° 3922/91 tel que modifié par le règlement n° 1899/2006, comme

étant le lieu désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement un temps de service ou une série de temps de service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage.

111. Selon les explications fournies par Ryanair et la Commission, la base d'affectation est notamment utilisée comme point de référence pour calculer les temps de repos du personnel travaillant à bord des avions. En outre, il a été constaté par la juridiction de renvoi que l'aéroport de Charleroi a été la seule base d'affectation des appelants pendant toute la durée de leur contrat de travail.

112. Je précise d'emblée qu'il ne me semble pas possible, en l'absence de renvoi explicite en ce sens, de faire dépendre la portée de la notion de « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail », utilisée à l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001, de la portée d'une notion contenue dans un acte du droit de l'Union qui relève d'un tout autre domaine, à savoir celui de l'harmonisation des règles dans le domaine de l'aviation civile, comme l'a soutenu à juste titre l'Irlande.

113. À cet égard, la portée de l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001 est sensiblement différente de celle de l'article 11, paragraphe 5, du règlement n° 883/2004, mentionné dans les questions préjudicielles, dès lors que cette dernière disposition contient un renvoi explicite à la « base d'affectation telle qu'elle est définie à l'annexe III du règlement n° 3922/91 ».

114. Partant, et pour répondre de manière explicite aux questions posées par la juridiction de renvoi, il ne me paraît pas possible d'assimiler la notion de « lieu habituel d'exécution du contrat de travail » telle que visée à l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001 à celle de « base d'affectation » définie à l'annexe III du règlement n° 3922/91 tel que modifié par le règlement n° 1899/2006.

115. Cela étant précisé, la base d'affectation n'est pas dénuée de pertinence aux fins de l'interprétation de l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001. En effet, eu égard à sa définition, cette notion recoupe, à tout le moins partiellement, le premier indice que j'ai identifié dans la section précédente, à savoir le lieu où les travailleurs débutent et terminent leur journée de travail, comme l'ont fait valoir le gouvernement néerlandais et la Commission. La base d'affectation me paraît également susceptible de correspondre, comme l'a soutenu la Commission, au lieu où se trouve la résidence du travailleur dès lors que l'employeur n'est, en principe, pas tenu d'y loger le travailleur.

116. Je souligne que la pertinence de la base d'affectation, aux fins d'identifier le lieu habituel d'exécution du contrat de travail, est seulement indirecte. En effet, il n'y a lieu d'en tenir compte que dans la seule mesure où elle corrobore les indices mentionnés ci-avant comme pertinents aux fins d'identifier ce lieu.

117. J'ajoute que, en pratique, il ne saurait être exclu que la base d'affectation au sens de l'annexe III du règlement n° 3922/91 tel que modifié par le règlement n° 1899/2006 se situe, dans la majorité des cas, au lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail au sens de l'article 19, point 2, du règlement n° 44/2001, identifié conformément à ces indices.

#### **4. L'absence de pertinence de la nationalité des avions**

118. Crewlink et Ryanair ont fait valoir qu'il y a lieu de tenir compte de la nationalité des avions à bord desquels les appelants travaillaient aux fins de déterminer le lieu où ceux-ci ont accompli habituellement leur travail au sens de l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001.

119. Dans les circonstances des litiges au principal, il est constant que les avions exploités par Ryanair et à bord desquels les appelants travaillaient étaient immatriculés en Irlande et avaient donc la nationalité irlandaise en application de l'article 17 de la convention de Chicago (47).

120. Selon l'argumentation échafaudée par Crewlink et Ryanair, le temps de travail des appelants à bord de ces avions devrait être considéré, eu égard à la nationalité irlandaise de

ces avions, comme étant effectué sur le territoire irlandais au regard de l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001.

121. Avant d'expliquer les motifs pour lesquels cette argumentation est dénuée de tout fondement, je tiens à mettre en évidence sa portée stratégique. En effet, il est possible que le temps de travail à bord de l'avion soit souvent plus long que le temps de travail dans l'aéroport d'origine et que le temps de travail dans l'aéroport de destination. Partant, le fait de considérer que le temps de travail à bord d'un avion irlandais est effectué sur le territoire irlandais aux fins de l'application de l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001 pourrait conduire, dans de nombreux cas, à considérer que le personnel de cabine accomplit habituellement son travail sur le territoire irlandais, conformément au résultat recherché par Ryanair et Crewlink dans les litiges au principal.

122. La juridiction de renvoi, le gouvernement français et l'Irlande ainsi que la Commission considèrent que cette argumentation est dénuée de fondement, position que je partage pour les motifs suivants.

123. En premier lieu, aucune disposition du règlement n° 44/2001 ne comporte un quelconque renvoi à la convention de Chicago ou à la nationalité des avions à bord desquels des travailleurs accomplissent leur travail.

124. En deuxième lieu, aucune disposition de la convention de Chicago ne prévoit que le travail effectué à bord d'un avion doit être considéré comme étant effectué sur le territoire de l'État dont l'avion a la nationalité.

125. En troisième lieu, la notion de « nationalité d'un aéronef » prévue à l'article 17 de la convention de Chicago n'a ni pour objet ni pour effet d'assimiler l'espace se trouvant à l'intérieur d'un aéronef au territoire de l'État dont cet aéronef a la nationalité. En effet, cette notion de nationalité des aéronefs est utilisée, d'une part, pour circonscrire le champ d'application de plusieurs dispositions de cette convention qui ne s'appliquent qu'aux aéronefs ayant la nationalité de l'un des États contractants (48) et, d'autre part, pour interdire certaines distinctions sur la base de cette nationalité (49).

126. Dès lors qu'aucune disposition de la convention de Chicago n'a pour effet d'assimiler l'espace se trouvant à l'intérieur d'un aéronef au territoire de l'État dont cet aéronef a la nationalité, je ne vois aucun motif valable pour lequel le travail à bord d'un aéronef irlandais devrait être considéré comme étant effectué sur le territoire irlandais aux fins de l'application de l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001.

127. Je déduis de ce qui précède que la nationalité d'un avion au sens de l'article 17 de la convention de Chicago est dénuée de pertinence et ne peut pas être prise en compte par le juge national aux fins de déterminer le lieu où le personnel de cabine accomplit habituellement son travail au sens de l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001.

## **5. L'objectif de protection des travailleurs**

128. Il me faut encore brièvement examiner un argument invoqué par Crewlink et Ryanair et tiré de l'objectif de protection des travailleurs.

129. Selon ces parties, cet objectif commanderait d'interpréter l'article 19, point 2, sous a), du règlement n° 44/2001 comme visant le lieu d'établissement de l'employeur, à savoir l'Irlande dans les litiges au principal, dans la mesure où ces travailleurs ne maîtriseraient pas toujours la langue de procédure des juridictions du lieu habituel d'exécution de leur contrat de travail, langue qui est en l'occurrence le français devant la juridiction de renvoi.

130. Outre que cet argument se heurte au libellé exprès de cette disposition, il est également dénué de fondement dès lors que les travailleurs ont toujours la possibilité, s'ils le souhaitent, de saisir les tribunaux de l'État membre où l'employeur a son domicile en application de l'article 19, point 1, du règlement n° 44/2001. Partant, il m'est difficile de comprendre en quoi

la suppression du droit de saisir les juridictions du lieu habituel d'exécution du contrat de travail contribuerait à la protection des travailleurs.

131. J'ajoute, de manière superfétatoire, que, selon une jurisprudence constante, l'objectif de protection des travailleurs est mieux assuré si les litiges relatifs à un contrat de travail relèvent de la compétence des juridictions du lieu où le travailleur s'acquitte de ses obligations à l'égard de son employeur, dans la mesure où c'est à cet endroit que le travailleur peut, à moindres frais, s'adresser aux tribunaux ou se défendre (50).

## VI. Conclusion

132. Eu égard à ce qui précède, je propose à la Cour de répondre comme suit aux questions préjudicielles de la cour du travail de Mons (Belgique) :

L'article 19, point 2, sous a), du règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, doit être interprété en ce sens que, pour ce qui concerne un travailleur actif dans le secteur du transport aérien international en tant que membre du personnel de cabine, le « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail » ne peut pas être assimilé à la « base d'affectation » telle que définie à l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile tel que modifié par le règlement n° 1899/2006, mais se situe au lieu où ou à partir duquel ce travailleur s'acquitte principalement de ses obligations à l'égard de son employeur.

Ce lieu doit être identifié par le juge national à la lumière de toutes les circonstances pertinentes, et notamment :

- le lieu où le travailleur débute et termine ses journées de travail ;
- le lieu où sont habituellement stationnés les avions à bord desquels il accomplit son travail ;
- le lieu où il prend connaissance des instructions communiquées par son employeur et où il organise sa journée de travail ;
- le lieu où il est contractuellement tenu de résider ;
- le lieu où se trouve un bureau mis à disposition par l'employeur, et
- le lieu où il doit se rendre en cas d'incapacité de travail et en cas de problème disciplinaire.

---

1 Langue originale : le français.

---

2 Règlement du Conseil du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2001, L 12, p. 1).

---

3 Convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 1972, L 299, p. 32, ci-après la « convention de Bruxelles »).

---

4 Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles ouverte à la signature à Rome le 19 juin 1980 (JO 1980, L 266, p. 1, ci-après la « convention de Rome »). Je proposerai à la Cour d'appliquer la jurisprudence relative à cette convention par analogie : voir points 73 à 80 des présentes conclusions.

---

5 Règlement du Conseil du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO 1991, L 373, p. 4).

---

6 Règlement du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006, modifiant le règlement n° 3922/91 (JO 2006, L 377, p. 1).

---

7 Règlement de la Commission du 11 décembre 2007, modifiant le règlement n° 3922/91 (JO 2008, L 10, p. 1).

---

8 Règlement de la Commission du 20 août 2008, modifiant le règlement n° 3922/91 (JO 2008, L 254, p. 1).

---

9 Règlement du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, sur la coordination des systèmes de sécurité sociale (JO 2004, L 166, p. 1).

---

10 Règlement du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012, modifiant le règlement n° 883/2004 et le règlement (CE) n° 987/2009 fixant les modalités d'application du règlement n° 883/2004 (JO 2012, L 149, p. 4).

---

11 Je précise que cette formulation fusionne la question posée dans l'affaire C-168/16 et celle posée dans l'affaire C-169/16. La seule différence entre ces deux questions, qui est reflétée dans la question reformulée, vise la circonstance que les appelants dans l'affaire C-168/16 sont mis à la disposition de Ryanair tandis que l'appelant dans l'affaire C-169/16 est employé directement par Ryanair. Cette circonstance n'est toutefois pas pertinente pour répondre à la question posée : voir point 108 des présentes conclusions.

---

12 En ce qui concerne le règlement n° 44/2001, voir considérant 13 de ce règlement ainsi que, notamment et en ce sens, arrêts du 22 mai 2008, (C-462/06, EU:C:2008:299, point 17) ; du 19 juillet 2012, (C-154/11, EU:C:2012:491, points 44 à 46 et 60), ainsi que du 10 septembre 2015, (C-47/14, EU:C:2015:574, point 43). En ce qui concerne la convention de Bruxelles, voir notamment arrêts du 13 juillet 1993, (C-125/92, EU:C:1993:306, points 18 à 20) ; du 27 février 2002, (C-37/00, EU:C:2002:122, point 40), et du 10 avril 2003, (C-437/00, EU:C:2003:219, point 18). En ce qui concerne la convention de Rome, voir notamment et en ce sens arrêts du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, points 40 à 42), et du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, point 35).



---

13 Arrêts du 16 juillet 2009, (C-189/08, EU:C:2009:475, point 18) ; du 10 septembre 2015, (C-47/14, EU:C:2015:574, point 38), ainsi que du 16 juin 2016, (C-12/15, EU:C:2016:449, point 22).

---

14 Convention relative à l'adhésion du Royaume d'Espagne et de la République portugaise à la convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi qu'au protocole concernant son interprétation par la Cour de justice, avec les adaptations y apportées par la convention relative à l'adhésion du Royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et les adaptations y apportées par la convention relative à l'adhésion de la République hellénique (JO 1989, L 285, p. 1), signée le 26 mai 1989 à San Sebastián.

---

15 Voir, en ce sens, arrêts du 16 juillet 2009, (C-189/08, EU:C:2009:475, point 19), et du 16 juin 2016, (C-12/15, EU:C:2016:449, point 23).

---

16 Voir, à cet égard, arrêt du 26 mai 1982, (133/81, EU:C:1982:199, points 12 à 14), ainsi que les conclusions de l'avocat général Trstenjak dans l'affaire (C-29/10, EU:C:2010:789, points 71 à 73).

---

17 Arrêt du 13 novembre 1979, (25/79, EU:C:1979:255, point 3).

---

18 Voir arrêt du 26 mai 1982, (133/81, EU:C:1982:199, points 7 et suiv.).

---

19 Voir, en ce sens, arrêts du 15 janvier 1987, (266/85, EU:C:1987:11, point 16) ; du 15 février 1989, (32/88, EU:C:1989:68, points 14 et 15), ainsi que du 13 juillet 1993, (C-125/92, EU:C:1993:306, point 17).

---

20 Arrêt du 13 juillet 1993 (C-125/92, EU:C:1993:306).

---

21 Voir, à cet égard, arrêts du 29 juin 1994, (C-288/92, EU:C:1994:268, point 25), et du 9 janvier 1997, (C-383/95, EU:C:1997:7, points 19 à 21).

---

22 Arrêt du 9 janvier 1997 (C-383/95, EU:C:1997:7).

---

23 Arrêt du 27 février 2002 (C-37/00, EU:C:2002:122).

---

24 Voir, également, arrêts du 19 février 2002, (C-256/00, EU:C:2002:99, point 38), et du 10 avril 2003, (C-437/00, EU:C:2003:219, point 19).

---

25 Règlement du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008, sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) (JO 2008, L 177, p. 6, ci-après le « règlement Rome I »).

---

26 En ce qui concerne les dispositions relatives aux contrats de travail contenues dans la convention de Rome et la convention de Bruxelles, voir arrêt du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, points 33, 41, 42 et 45). En ce qui concerne d'autres dispositions, voir arrêts du 7 décembre 2010, (C-585/08 et C-144/09, EU:C:2010:740, points 41 à 43) ; du 21 janvier 2016, (C-359/14 et C-475/14, EU:C:2016:40, points 40 à 43), ainsi que du 28 juillet 2016, (C-191/15, EU:C:2016:612, points 36 à 39).

---

27 Voir, à cet égard, arrêt du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, points 40 à 45).

---

28 L'article 6, paragraphe 2, de la convention de Rome est libellé comme suit : « Nonobstant les dispositions de l'article 4 et à défaut de choix exercé conformément à l'article 3, le contrat de travail est régi :

- a) par la loi du pays où le travailleur, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail, même s'il est détaché à titre temporaire dans un autre pays, ou
  - b) si le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, par la loi du pays où se trouve l'établissement qui a embauché le travailleur, à moins qu'il ne résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat de travail présente des liens plus étroits avec un autre pays, auquel cas la loi de cet autre pays est applicable. »
- 

29 Arrêts du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151), et du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842).

---

30 Voir, en ce sens, arrêt du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, point 34).

---

31 Voir, en ce sens, arrêts du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, points 42 et 43), ainsi que du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, point 35).

---

32 Arrêts du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, point 44), et du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, point 36).

---

33 Arrêts du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, point 45), et du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, point 37).

---

34 Voir arrêts du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, points 48 et 49), ainsi que du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, points 38 à 41).

---

35 Voir arrêt du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, point 49).

---

36 Voir points 59 à 61 et 73 à 80 des présentes conclusions.

---

37 Voir, en ce sens, arrêts du 13 juillet 1993, (C-125/92, EU:C:1993:306, point 24) ; du 9 janvier 1997, (C-383/95, EU:C:1997:7, point 23) ; du 27 février 2002, (C-37/00, EU:C:2002:122, point 58) ; du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, point 50), et du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, point 37). Voir points 65, 69, 72 et 84 des présentes conclusions.

---

38 Voir point 82 des présentes conclusions.

---

39 Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) [COM(2005) 650 final], du 15 décembre 2005, p. 7, dans laquelle il est indiqué que « [l]a règle de principe [...] a été complétée par les termes "pays à partir duquel ..." afin de tenir compte de la jurisprudence de la [Cour] dans le cadre de l'article 18 du règlement [n° 44/2001] et de sa conception large du lieu habituel de travail. *Cette modification permet, par exemple, d'appliquer la règle au personnel travaillant à bord d'avions, s'il existe une base fixe à partir duquel le travail est organisé et où ce personnel exerce d'autres obligations vis-à-vis de l'employeur (enregistrement, contrôle de sécurité).* » (italiques ajoutés par mes soins).

---

40 La Cour a adopté cette approche notamment dans les arrêts du 13 juillet 1993, (C-125/92, EU:C:1993:306, point 25) ; du 9 janvier 1997, (C-383/95, EU:C:1997:7, point 25) ; du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, points 48 et 49), ainsi que du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, point 38 à 41). Voir points 66, 70 et 85 des présentes conclusions.

---

41 Voir, en ce sens, arrêts du 13 juillet 1993, (C-125/92, EU:C:1993:306, point 25) ; du 9 janvier 1997, (C-383/95, EU:C:1997:7, point 25) ; du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, point 49), et du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, points 38 à 40). Voir points 66, 70 et 85 des présentes conclusions.

---

42 Voir arrêts du 9 janvier 1997, (C-383/95, EU:C:1997:7, point 25) ; du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, point 49), et du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, point 38). Voir points 70 et 85 des présentes conclusions.

---

43 Voir arrêts du 15 mars 2011, (C-29/10, EU:C:2011:151, point 49), et du 15 décembre 2011, (C-384/10, EU:C:2011:842, point 38). Voir point 85 des présentes conclusions.

---

44 Voir arrêt du 13 juillet 1993 (C-125/92, EU:C:1993:306, point 25) et point 66 des présentes conclusions.

---

45 Pour prendre un exemple hypothétique, si l'un des appelants avait établi sa résidence dans une localité française se trouvant à moins d'une heure de l'aéroport de Charleroi, conformément à son contrat de travail, cette circonstance constituerait un indice selon lequel l'aéroport de Charleroi – et non son lieu de résidence sur le territoire français – est le lieu à partir duquel ce travailleur s'acquittait principalement de ses obligations à l'égard de son employeur.

---

46 Voir arrêts du 13 juillet 1993, (C-125/92, EU:C:1993:306, point 25), et du 9 janvier 1997, (C-383/95, EU:C:1997:7, point 25). Voir points 66 et 70 des présentes conclusions.

---

47 Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago -le 7 décembre 1944 (ci-après la « convention de Chicago »).

---

48 Voir article 5 de cette convention qui mentionne que « [c]haque État contractant convient que *tous les aéronefs des autres États contractants* qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit [...] de pénétrer sur son territoire » (italiques ajoutés par mes soins). Voir, également, article 12 de ladite convention qui indique que « [c]haque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que *tout aéronef portant la marque de sa nationalité*, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs » (italiques ajoutés par mes soins).

---

49 Voir article 9, sous b), de cette convention, lequel énonce que « [c]haque État contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, *sans distinction de nationalité*, aux aéronefs de tous les autres États » (italiques ajoutés par mes soins). Voir, également, article 11 de ladite convention qui mentionne que, « [s]ous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un État contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale [...] s'appliquent, *sans distinction de nationalité*, aux aéronefs de tous les États contractants » (italiques ajoutés par mes soins).

---

50 Arrêts du 13 juillet 1993, (C-125/92, EU:C:1993:306, point 19) ; du 9 janvier 1997, (C-383/95, EU:C:1997:7, point 17) ; du 27 février 2002 (, C-37/00, EU:C:2002:122, point 40), et du 10 avril 2003, (C-437/00, EU:C:2003:219, point 18).