



[Pagina iniziale](#) > [Formulario di ricerca](#) > [Elenco dei risultati](#) > **Documenti**



[Avvia la stampa](#)

Lingua del documento :

ECLI:EU:C:2017:688

ARRÊT DE LA COUR (deuxième chambre)

14 septembre 2017 (*)

« Renvoi préjudiciel – Coopération judiciaire en matière civile – Compétence judiciaire – Compétence en matière de contrats individuels de travail – Règlement (CE) n° 44/2001 – Article 19, point 2, sous a) – Notion de “Lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail” – Secteur aérien – Personnel navigant – Règlement (CEE) n° 3922/91 – Notion de “base d’affectation” »

Dans les affaires jointes C-168/16 et C-169/16,

ayant pour objet des demandes de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduites par la cour du travail de Mons (Belgique), par décisions du 18 mars 2016, parvenues à la Cour le 25 mars 2016, dans les procédures

Sandra Nogueira,

Victor Perez-Ortega,

Virginie Manguit,

Maria Sanchez-Odogherty,

José Sanchez-Navarro

contre

Crewlink Ireland Ltd (C-168/16),

et

Miguel José Moreno Osacar

contre

Ryanair Designated Activity Company, anciennement Ryanair Ltd (C-169/16),

LA COUR (deuxième chambre),

composée de M. M. Ilešič, président de chambre, M. K. Lenaerts, président de la Cour, faisant fonction de juge de la deuxième chambre, M. A. Rosas, M^{me} C. Toader (rapporteur) et M. E. Jarašiūnas, juges,

avocat général : M. H. Saugmandsgaard Øe,

greffier : M. I. Illéssy, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 2 février 2017,

considérant les observations présentées :

- pour M^{me} Nogueira, M. Perez-Ortega, M^{mes} Mauguit, Sanchez-Odogherty et M. Sanchez-Navarro ainsi que pour M. Moreno Osacar, par M^{es} S. Gilson et F. Lambinet, avocats,
- pour Crewlink Ireland Ltd, M^{es} S. Corbanie, advocaat, et F. Harmel, avocat,
- pour Ryanair Designated Activity Company, anciennement Ryanair Ltd, par M^e S. Corbanie, advocaat, M^{es} F. Harmel et E. Vahida, avocats, ainsi que par M^e G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros,
- pour le gouvernement belge, par M^{mes} C. Pochet, M. Jacobs et L. Van den Broeck, en qualité d'agents,
- pour l'Irlande, par M. A. Joyce, en qualité d'agent, assisté de M^{me} S. Kingston, barrister,
- pour le gouvernement français, par MM. D. Colas et D. Segoin ainsi que par M^{me} C. David, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement néerlandais, par M^{mes} M. Bulterman et C. Schillemans, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement suédois, initialement par M^{mes} C. Meyer-Seitz, A. Falk, U. Persson et N. Otte Widgren, en qualité d'agents, puis par M^{mes} C. Meyer-Seitz et A. Falk, en qualité d'agents,
- pour la Commission européenne, par M. M. Wilderspin ainsi que par M^{mes} M. Heller et P. Costa de Oliveira, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 27 avril 2017,

rend le présent

Arrêt

1 Les demandes de décision préjudicielle portent sur l'interprétation de 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 (JO 2001, L 12, p. 1, ci-après le « règlement Bruxelles I »).

2 Ces demandes ont été présentées dans le cadre de deux litiges opposant, dans l'affaire C-168/16, M^{me} Sandra Nogueira, M. Victor Perez-Ortega, M^{mes} Virginie Mauguit, Maria Sanchez-Odogherty et M. José Sanchez-Navarro (ci-après, ensemble, « M^{me} Nogueira e.a. ») à Crewlink

Ireland Ltd (ci-après « Crewlink ») et, dans l'affaire C-169/16, M. Miguel José Moreno Osacar à Ryanair Designated Activity Company, anciennement Ryanair Ltd (ci-après « Ryanair »), au sujet des conditions d'exécution et de rupture des contrats individuels de travail de M^{me} Nogueira e.a. et de M. Moreno Osacar ainsi que de la compétence internationale des juridictions belges pour connaître de ces litiges.

Le cadre juridique

Le droit international

3 La convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago (États-Unis) le 7 décembre 1944 (ci-après la « convention de Chicago »), a été ratifiée par tous les États membres de l'Union européenne, cette dernière n'étant toutefois pas elle-même partie à ladite convention.

4 L'article 17 de cette convention dispose :

« Les aéronefs ont la nationalité de l'État dans lequel ils sont immatriculés. »

Le droit de l'Union

5 Les considérants 13 et 19 du règlement Bruxelles I se lisent comme suit :

« (13) 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.

[...]

(19) Pour assurer la continuité nécessaire entre la 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), telle que modifiée par les conventions successives relatives à l'adhésion des nouveaux États membres à cette convention] et le présent règlement, il convient de prévoir des dispositions transitoires. La même continuité doit être assurée en ce qui concerne l'interprétation des dispositions de [cette] convention [...] et le [premier protocole concernant l'interprétation de la convention de 1968 par la Cour de justice, dans sa version révisée et modifiée (JO 1998, C 27, p. 28),] doit continuer à s'appliquer également aux procédures déjà pendantes à la date d'entrée en vigueur du présent règlement. »

6 La section 5 du chapitre II de ce règlement, qui regroupe les articles 18 à 21 de celui-ci, énonce les règles de compétence relatives aux litiges ayant pour objet des contrats individuels de travail.

7 L'article 18, point 1, dudit règlement dispose :

« En matière de contrats individuels de travail, la compétence est déterminée par la présente section, sans préjudice de l'article 4 et de l'article 5, point 5. »

8 L'article 19 du même 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. »

9 L'article 21 du règlement Bruxelles I est libellé comme suit :

« 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. »

10 Le préambule de la convention de Rome 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 »), précise :

« Les Hautes parties contractantes au traité instituant la Communauté économique européenne,

soucieuses de poursuivre, dans le domaine du droit international privé, l'œuvre d'unification juridique déjà entreprise dans la Communauté, notamment en matière de compétence judiciaire et d'exécution des jugements,

désirant établir des règles uniformes concernant la loi applicable aux obligations contractuelles, sont convenues [...] »

11 Le 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 (JO 1991, L 373, p. 4), tel que modifié par le règlement (CE) n° 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006 (JO 2006, L 377, p. 1) (ci-après le « règlement n° 3922/91 »), porte, comme le prévoit son article 1^{er}, « 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 ».

12 Ce règlement comprenait, avant l'abrogation de celle-ci par le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO 2008, L 79, p. 1), une annexe III dont la sous-partie Q était intitulée « Limitations des temps de vol et de services et exigences en matière de repos ». L'opération aérienne (OPS) 1.1090, point 3.1, qui figurait sous cette sous-partie, disposait :

« L'exploitant désigne une base d'affectation pour chaque membre d'équipage. »

13 Ladite sous-partie comprenait également l'OPS 1.1095 qui, à son point 1.7, définissait la notion de « base d'affectation » comme « [l]e 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 ».

14 Par ailleurs, l'OPS 1.1110, qui figurait aussi à l'annexe III, sous-partie Q, du règlement n° 3922/91, intitulée « repos », était libellée comme suit :

« 1. Repos minimal

1.1. Le repos minimal devant être accordé avant un temps de service de vol commençant à la base d'affectation doit être au moins aussi long que le temps de service précédent et ne pas être inférieur à 12 heures.

1.2. Le repos minimal devant être accordé avant un temps de service de vol commençant en dehors de la base d'affectation doit être au moins aussi long que le temps de service précédent et ne pas être inférieur à 10 heures ; lorsque le repos minimal est pris en dehors de la base d'affectation, l'exploitant doit faire en sorte que le membre d'équipage puisse dormir 8 heures, en tenant dûment compte des déplacements et d'autres besoins physiologiques.

[...] »

15 En matière de sécurité sociale, la notion de « base d'affectation » est également mentionnée au considérant 18^{ter} du règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, sur la coordination des systèmes de sécurité sociale (JO 2004, L 166, p. 1), tel que modifié par le règlement (UE) n° 465/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 22 mai 2012 (JO 2012, L 149, p. 4). Ce considérant est libellé comme suit :

« À l'annexe III du règlement [n° 3922/91], la notion de "base d'affectation" pour les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine est définie 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. Afin de faciliter l'application du titre II du présent règlement aux membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, il est justifié de faire de la notion de "base d'affectation" le critère pour déterminer la législation applicable aux membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine. Cependant, la législation applicable aux membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine devrait rester stable et le principe de la base d'affectation ne devrait pas donner lieu à des changements fréquents de la législation applicable en raison de modes d'organisation du travail ou de contraintes saisonnières dans ce secteur d'activité. »

16 L'article 11 du règlement n° 883/2004, qui figure sous le titre II de celui-ci relatif à la détermination de la législation applicable, dispose :

« 1. 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.

[...]

3. Sous réserve des articles 12 à 16 :

a) la personne qui exerce une activité salariée ou non salariée dans un État membre est soumise à la législation de cet État membre ;

[...]

5. 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 (CEE) n° 3922/91. »

17 L'article 3 du règlement n° 465/2012 précise que l'article 11, paragraphe 5, du règlement n° 883/2004 entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Ladite publication étant intervenue le 8 juin 2012, les modifications apportées par ce règlement ne sont par conséquent pas applicables, *ratione temporis*, aux litiges au principal.

Les litiges au principal et les questions préjudicielles

L'affaire C-169/16

18 Le 21 avril 2008, M. Moreno Osacar a conclu, en Espagne, un contrat de travail avec Ryanair, compagnie aérienne ayant son siège social en Irlande.

19 En vertu de ce contrat, ses fonctions comprenaient « la sécurité, le soin, l'assistance et le contrôle des passagers ; les tâches d'embarquement et au sol [...], les ventes à bord de l'avion ; le nettoyage de l'intérieur de l'avion, les vérifications de sécurité et toutes les tâches pertinentes qui peuvent [...] être confiées par la société ».

20 Aux termes dudit contrat, rédigé en langue anglaise, les juridictions irlandaises étaient compétentes pour connaître des éventuels litiges à naître entre les parties en rapport avec l'exécution et la dénonciation de ce contrat, et la législation de cet État membre régissait la relation de travail entre celles-ci. Le même contrat indiquait également que les prestations de travail de M. Moreno Osacar, en tant que personnel de cabine, étaient considérées comme effectuées en Irlande étant donné que ses fonctions étaient exercées à bord d'avions, immatriculés dans cet État membre et appartenant à cette compagnie aérienne.

21 Par ailleurs, le contrat de travail de M. Moreno Osacar désignait l'aéroport de Charleroi (Belgique) comme « base d'affectation », et exigeait que celui-ci vive à une heure de trajet de la base à laquelle il était affecté, raison pour laquelle celui-ci est venu s'établir en Belgique.

22 En date du 1^{er} avril 2009, M. Moreno Osacar a été promu aux fonctions de « superviseur ». Ce dernier a démissionné le 16 juin 2011.

23 Par la suite, estimant que son ancien employeur était tenu de respecter et d'appliquer les dispositions de la législation belge et considérant que les juridictions de cet État membre étaient compétentes pour statuer sur ses demandes, M. Moreno Osacar a, par citation du 8 décembre 2011, assigné Ryanair devant le tribunal du travail de Charleroi (Belgique) en vue d'obtenir la condamnation de son ancien employeur à lui verser diverses indemnités.

24 Ryanair a contesté la compétence des juridictions belges pour connaître de ce litige. À cet égard, la compagnie a fait valoir qu'il existe un lien étroit et concret entre ledit litige et les juridictions irlandaises. Ainsi, outre la clause d'élection de for et celle désignant le droit irlandais comme la loi applicable, ladite compagnie indique que M. Moreno Osacar a été soumis à la législation irlandaise en matières fiscale et de sécurité sociale, qu'il a exécuté son contrat de travail à bord d'avions immatriculés en Irlande et soumis à la législation de cet État membre et que, si M. Moreno Osacar a signé son contrat de travail en Espagne, ledit contrat n'a été conclu qu'une fois la signature apposée par Ryanair à son siège social en Irlande.

25 Par jugement prononcé le 4 novembre 2013, le tribunal du travail de Charleroi a considéré que les juridictions belges n'étaient pas compétentes pour connaître de la demande de M. Moreno Osacar. Ce dernier a interjeté appel de ce jugement devant la juridiction de renvoi, la cour du travail de Mons (Belgique).

26 La juridiction de renvoi fait tout d'abord état de certaines constatations factuelles. Elle souligne ainsi que M. Moreno Osacar débutait toujours ses journées de travail à l'aéroport de Charleroi et les terminait dans ce même lieu. De même, il était parfois contraint d'y rester en attente afin de remplacer un membre du personnel éventuellement défaillant.

27 À la suite de ces précisions, cette juridiction indique que, avant de statuer sur le fond du litige, celle-ci doit se prononcer sur la compétence des tribunaux belges pour connaître de celui-ci.

28 Après avoir déclaré la clause attributive de juridiction inopposable à M. Moreno Osacar en vertu de l'article 21 du règlement Bruxelles I, cette juridiction précise que l'examen d'une telle question doit s'effectuer au regard de l'article 19, point 2, de ce règlement. La juridiction de renvoi rappelle que cette disposition désigne différents fors compétents pour connaître des litiges pouvant naître d'un contrat de travail. Parmi ceux-ci, elle estime que le lieu d'exécution habituel du travail est considéré de longue date comme un critère essentiel dans la jurisprudence de la Cour.

29 À cet égard, lorsque l'accomplissement du travail confié au salarié s'étend sur le territoire de plusieurs États membres, il résulterait de la jurisprudence de la Cour, et notamment du point 24 de l'arrêt du 13 juillet 1993, *Mulox IBC* (C-125/92, EU:C:1993:306), que le lieu d'exécution habituel pourrait être défini comme le « lieu où ou à partir duquel le travailleur s'acquitte principalement de ses obligations à l'égard de son employeur ». Il s'ensuivrait que, pour déterminer ce lieu, les juridictions nationales devraient suivre une méthode indiciaire, c'est-à-dire prendre en compte l'ensemble des circonstances du cas d'espèce afin de déterminer l'État avec lequel l'activité professionnelle présente le rattachement le plus fort.

30 Cependant, la détermination de la juridiction compétente pour connaître des litiges portés devant les juridictions des États membres par le personnel navigant des compagnies aériennes soulèverait une difficulté particulière.

31 S'agissant plus concrètement de l'identification du « centre effectif des activités professionnelles » de ces personnes, la juridiction de renvoi se demande si ce lieu ne constitue pas, en définitive, une notion très voisine de celle de « base d'affectation », définie à l'annexe III du règlement n° 3922/91, comme semblerait également l'indiquer la référence faite à cette notion dans la législation de l'Union en matière de sécurité sociale.

32 Dans ces conditions, la cour du travail de Mons a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« 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’édictees par la [convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l’exécution des décisions en matière civile et commerciale, telle que modifiée par les conventions successives relatives à l’adhésion des nouveaux États membres à cette convention] ainsi que par le règlement [Bruxelles I] (voir, notamment arrêt du 19 juillet 2012, Mahamdia (C-154/11, EU:C:2012:491, points 44 et 46),
- des particularités liées au secteur de la navigation aérienne européenne dans le cadre duquel le personnel navigant des compagnies aériennes dont le siège social est établi au sein d’un des États de l’Union survole quotidiennement le territoire de l’Union européenne à partir d’une base d’affectation qui peut être située, comme en l’espèce, dans un autre État de l’Union,
- des spécificités propres au présent litige telles que décrites au sein des motifs [de la demande de décision préjudicielle],
- du critère déduit de la notion de “base d’affectation” (telle que définie à l’annexe III du règlement [n° 3922/91]) 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 de justice de l’Union européenne aux termes des arrêts cités dans les motifs de la présente décision,

la notion de “lieu habituel d’exécution du contrat de travail”, telle que visée à l’article 19, point 2, du règlement [Bruxelles I], ne peut-elle pas être interprétée comme assimilable à celle de “base d’affectation” définie à l’annexe III du règlement [n° 3922/91], 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”, et ce aux fins de déterminer l’État contractant (et, partant, sa juridiction) sur le territoire duquel un travailleur accomplit habituellement son travail lorsque ce travailleur est engagé comme membre du personnel navigant d’une compagnie soumise au droit d’un des pays de l’Union effectuant le transport international de passagers par voie aérienne sur l’ensemble du territoire de l’Union européenne 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 le travailleur y débute systématiquement sa journée de travail et la termine à cet endroit en y organisant son travail quotidien et à proximité de laquelle il a établi, durant la période des relations contractuelles, sa résidence effective, est celui qui présente, tout à la fois, les liens les plus étroits avec un État contractant et assure la protection la plus adéquate à la partie la plus faible dans la relation contractuelle ? »

L’affaire C-168/16

33 M^{me} Nogueira e.a., de nationalités portugaise, espagnole ou belge, ont conclu, dans le courant des années 2009 et 2010, des contrats de travail avec Crewlink, personne morale établie en Irlande.

34 Chacun de leur contrat de travail prévoyait que ces travailleurs seraient employés par Crewlink et détachés en tant que personnel de cabine auprès de Ryanair, pour des fonctions comparables à celles occupées par M. Moreno Osacar.

35 Rédigés en langue anglaise, ces contrats de travail précisait aussi que leur relation de travail était soumise au droit irlandais et que les juridictions de cet État membre étaient compétentes pour connaître de tous les litiges se rapportant à l'exécution ou à la dénonciation de ces contrats. De même, ces contrats exposaient que le paiement de leur rémunération serait effectué sur un compte en banque irlandais.

36 Les relations de travail ont pris fin du fait de démission ou de licenciement au cours de l'année 2011.

37 Pour les mêmes motifs que M. Moreno Osacar, M^{me} Nogueira e.a. ont saisi le tribunal du travail de Charleroi en vue d'obtenir le paiement de différentes indemnités.

38 Par jugement du 4 novembre 2013, ce tribunal a considéré que les juridictions belges n'étaient pas compétentes pour connaître de ces demandes. Les requérants au principal ont interjeté appel de ce jugement devant la juridiction de renvoi.

39 La juridiction de renvoi souligne en outre que, dans les contrats de M^{me} Nogueira e.a., il est stipulé que « les avions du client sont enregistrés en Irlande, et comme vous accomplirez les tâches sur ces avions, votre emploi est basé en Irlande », que l'aéroport de Charleroi est le lieu de « stationnement » de ces travailleurs et que chacun d'entre eux devra résider à une heure de trajet de la base à laquelle il sera affecté.

40 Par ailleurs, ladite juridiction relève un certain nombre de faits pertinents résultant de ses propres constatations. Premièrement, si leur contrat de travail conférait la possibilité à l'employeur de décider de transférer M^{me} Nogueira e.a. vers un autre aéroport, il est constant, en l'espèce, que la seule base d'affectation au service de Crewlink a été l'aéroport de Charleroi. Deuxièmement, chacun de ces travailleurs débutait sa journée de travail à l'aéroport de Charleroi et revenait systématiquement à sa base au terme de chaque journée de travail. Troisièmement, il est arrivé à chacun d'entre eux de devoir rester en attente à l'aéroport de Charleroi afin de remplacer éventuellement un membre du personnel défaillant.

41 Incidemment, la juridiction de renvoi signale que les contrats de travail de M^{me} Nogueira e.a. les obligeaient à respecter la politique de sécurité aérienne pratiquée par Ryanair. De même, la présence d'un local commun à Ryanair et à Crewlink à l'aéroport de Charleroi ainsi que l'exercice d'un pouvoir disciplinaire du personnel d'encadrement de Ryanair à l'égard de celui mis à disposition par Crewlink démontreraient à suffisance l'existence d'une communauté de travail entre le personnel des deux entreprises.

42 Cette juridiction justifie, dans des termes analogues à ceux de sa demande de décision préjudicielle dans l'affaire C-169/16, la nécessité d'un renvoi préjudiciel. La cour du travail de Mons a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour une question préjudicielle en substance similaire.

43 Par décision du président de la Cour du 11 avril 2016, les affaires C-168/16 et C-169/16 ont été jointes aux fins de la procédure écrite et orale ainsi que de l'arrêt.

Sur les questions préjudicielles

44 Par ses questions, la juridiction de renvoi demande, en substance, si, en cas de recours formé par un travailleur membre du personnel navigant d'une compagnie aérienne ou mis à sa disposition, et afin de déterminer la compétence de la juridiction saisie, la notion de « lieu où le travailleur

accomplit habituellement son travail », au sens de l'article 19, point 2, sous a), du règlement Bruxelles I, est assimilable à celle de « base d'affectation », au sens de l'annexe III du règlement n° 3922/91.

45 À titre liminaire, il convient de préciser, en premier lieu, que, ainsi qu'il ressort du considérant 19 du règlement Bruxelles I et dans la mesure où ce règlement remplace, dans les relations entre les États membres, la convention du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, telle que modifiée par les conventions successives relatives à l'adhésion des nouveaux États membres à cette convention (ci-après la « convention de Bruxelles »), l'interprétation fournie par la Cour en ce qui concerne les dispositions de cette convention vaut également pour celles de ce règlement, lorsque les dispositions de ces instruments peuvent être qualifiées d'équivalentes (arrêt du 7 juillet 2016, Hószig, C-222/15, EU:C:2016:525, point 30 et jurisprudence citée).

46 À cet égard, si, dans sa version initiale, cette convention ne comportait pas de disposition spécifique au contrat de travail, l'article 19, point 2, du règlement Bruxelles I est rédigé en des termes quasi identiques à ceux de l'article 5, point 1, deuxième et troisième phrases, de ladite convention dans sa version résultant de la convention 89/535/CEE 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), de telle sorte que, conformément à la jurisprudence rappelée au point précédent, il convient d'assurer la continuité dans l'interprétation de ces deux instruments.

47 Par ailleurs, s'agissant d'un contrat individuel de travail, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande, visé à l'article 5, point 1, deuxième membre de phrase, de la convention de Bruxelles, doit être déterminé sur la base de critères uniformes qu'il incombe à la Cour de définir en se fondant sur le système et les objectifs de cette convention. La Cour a en effet souligné que pareille interprétation autonome est seule de nature à assurer l'application uniforme de ladite convention dont l'objectif consiste, notamment, à unifier les règles de compétence des juridictions des États contractants, en évitant, dans la mesure du possible, la multiplication des chefs de compétence judiciaire à propos d'un même rapport juridique, et à renforcer la protection juridique des personnes établies dans la Communauté, en permettant à la fois au demandeur d'identifier facilement la juridiction qu'il peut saisir, et au défendeur de prévoir raisonnablement celle devant laquelle il peut être attiré (arrêt du 10 avril 2003, Pugliese, C-437/00, EU:C:2003:219, point 16 et jurisprudence citée).

48 Il s'ensuit que cette exigence d'une interprétation autonome s'applique également à l'article 19, point 2, du règlement Bruxelles I (voir, en ce sens, arrêt du 10 septembre 2015, Holterman Ferho Exploitatie e.a., C-47/14, EU:C:2015:574, point 37 et jurisprudence citée).

49 En deuxième lieu, il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour que, d'une part, pour les litiges relatifs aux contrats de travail, le chapitre II, section 5, du règlement Bruxelles I énonce une série de règles qui, comme il ressort du considérant 13 de ce règlement, ont pour objectif de protéger la partie contractante la plus faible au moyen de règles de compétence plus favorables aux intérêts de cette partie (voir, en ce sens, arrêts du 19 juillet 2012, Mahamdia C-154/11, EU:C:2012:491, point 44 ainsi que jurisprudence citée, et du 10 septembre 2015, Holterman Ferho Exploitatie e.a., C-47/14, EU:C:2015:574, point 43).

50 En effet, ces règles permettent notamment au travailleur d'attirer en justice son employeur devant la juridiction qu'il considère comme étant la plus proche de ses intérêts, en lui reconnaissant la faculté d'agir devant les tribunaux de l'État membre dans lequel l'employeur a son domicile ou devant le tribunal du lieu dans lequel le travailleur accomplit habituellement son travail ou, lorsque ce travail n'est pas accompli dans un même pays, devant le tribunal du lieu où se trouve l'établissement qui a embauché le travailleur. Les dispositions de ladite section limitent également la possibilité de choix du for par l'employeur qui agit contre le travailleur ainsi que la possibilité de déroger aux règles de compétence édictées par ledit règlement (arrêt du 19 juillet 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, point 45 et jurisprudence citée).

51 D'autre part, les dispositions figurant sous le chapitre II, section 5, du règlement Bruxelles I présentent un caractère non seulement spécial, mais encore exhaustif (voir, en ce sens, arrêt du 10 septembre 2015, Holterman Ferho Exploitatie e.a., C-47/14, EU:C:2015:574, point 44 et jurisprudence citée).

52 En troisième lieu, l'article 21 du règlement Bruxelles I limite la possibilité des parties à un contrat de travail de conclure une convention attributive de juridiction. Ainsi, une telle convention doit avoir été conclue postérieurement à la naissance du litige ou, lorsqu'elle est conclue antérieurement, doit permettre au travailleur de saisir des tribunaux autres que ceux auxquels lesdites règles confèrent la compétence (arrêt du 19 juillet 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, point 61).

53 Il s'ensuit que cette disposition ne saurait être interprétée de sorte qu'une clause attributive de compétence pourrait s'appliquer de manière exclusive et interdire, ainsi, au travailleur de saisir les tribunaux qui sont compétents au titre des articles 18 et 19 du règlement Bruxelles I (voir, en ce sens, arrêt du 19 juillet 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, point 63).

54 En l'occurrence, force est de constater, ainsi que M. l'avocat général l'a souligné aux points 57 et 58 de ses conclusions, qu'une clause attributive de juridiction, telle que celle convenue dans les contrats en cause au principal, ne répond ni à l'une ni à l'autre des exigences fixées par l'article 21 du règlement Bruxelles I et que, par conséquent, ladite clause n'est pas opposable aux requérants au principal.

55 En quatrième et dernier lieu, il importe de relever que l'interprétation autonome de l'article 19, point 2, du règlement Bruxelles I ne s'oppose pas à ce qu'il soit tenu compte des dispositions correspondantes contenues dans la convention de Rome, dès lors que cette convention, ainsi qu'il ressort de son préambule, vise également 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.

56 En effet, ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 77 de ses conclusions, la Cour a déjà procédé, dans les arrêts du 15 mars 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151), et du 15 décembre 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842), à une interprétation de la convention de Rome au regard notamment des dispositions de la convention de Bruxelles relatives au contrat individuel de travail.

57 Pour ce qui concerne la détermination de la notion de « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail », au sens de l'article 19, point 2, sous a), du règlement Bruxelles I, la Cour a itérativement jugé que le critère de l'État membre où le travailleur accomplit habituellement son travail doit être interprété de façon large (voir, par analogie, arrêt du 12 septembre 2013, Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, point 31 et jurisprudence citée).

58 S'agissant d'un contrat de travail exécuté sur le territoire de plusieurs États contractants et en l'absence d'un centre effectif d'activités professionnelles du travailleur à partir duquel il se serait acquitté de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur, la Cour a jugé que 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 le lieu où, ou à partir duquel, le travailleur s'acquitte en fait de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur. En effet, c'est à cet endroit que le travailleur peut, à moindres frais, intenter une action judiciaire à l'encontre de son employeur ou se défendre et que le juge de ce lieu est le plus apte à trancher la contestation relative au contrat de travail (voir, en ce sens, arrêt du 27 février 2002, Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, point 49 et jurisprudence citée).

59 Ainsi, dans de pareilles circonstances, la notion de « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail » consacrée à l'article 19, point 2, sous a), du règlement Bruxelles I doit être interprétée comme visant le lieu où, ou à partir duquel, le travailleur s'acquitte de fait de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur.

60 En l'occurrence, les litiges au principal concernent des travailleurs employés comme membres du personnel navigant d'une compagnie aérienne ou mis à sa disposition. Ainsi, la juridiction d'un État membre saisie de tels litiges, lorsqu'elle n'est pas en mesure de déterminer sans ambiguïté le « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail », doit, aux fins de vérifier sa propre compétence, identifier le « lieu à partir duquel » ce travailleur s'acquittait principalement de ses obligations vis-à-vis de son employeur.

61 Ainsi que l'a rappelé M. l'avocat général au point 95 de ses conclusions, il ressort également de la jurisprudence de la Cour que, pour déterminer concrètement ce lieu, il appartient à la juridiction nationale de se référer à un faisceau d'indices.

62 Cette méthode indiciaire permet non seulement de mieux refléter la réalité des relations juridiques, en ce qu'elle doit tenir compte de l'ensemble des éléments qui caractérisent l'activité du travailleur (voir, par analogie, arrêt du 15 mars 2011, Koelzsch, C-29/10, EU:C:2011:151, point 48), mais également de prévenir qu'une notion telle que celle de « lieu où ou à partir duquel le travailleur accomplit habituellement son travail » ne soit instrumentalisée ou ne contribue à la réalisation de stratégies de contournement (voir, par analogie, arrêt du 27 octobre 2016, D'Oultremont e.a., C-290/15, EU:C:2016:816, point 48 et jurisprudence citée).

63 Comme l'a souligné M. l'avocat général au point 85 de ses conclusions, s'agissant de la spécificité des relations de travail dans le secteur du transport, la Cour a, dans les arrêts du 15 mars 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, point 49), et du 15 décembre 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, points 38 à 41), indiqué plusieurs indices pouvant être pris en considération par les juridictions nationales. Ces juridictions doivent notamment établir dans quel État membre se situe le lieu à partir duquel le travailleur effectue ses missions de transport, celui où il rentre après ses missions, reçoit les instructions sur ses missions et organise son travail, ainsi que le lieu où se trouvent les outils de travail.

64 À cet égard, dans des circonstances telles que celles en cause au principal, et ainsi que l'a souligné M. l'avocat général au point 102 de ses conclusions, il doit également être tenu compte du lieu où sont stationnés les aéronefs à bord desquels le travail est habituellement accompli.

65 Par conséquent, la notion de « lieu où, ou à partir duquel, le travailleur accomplit habituellement son travail » ne saurait être assimilée à une quelconque notion figurant dans un autre acte du droit de l'Union.

66 S'agissant du personnel navigant d'une compagnie aérienne ou mis à sa disposition, ladite notion ne saurait être assimilée à la notion de « base d'affectation », au sens de l'annexe III du règlement n° 3922/91. En effet, le règlement Bruxelles I ne se réfère pas au règlement n° 3922/91, ni ne poursuit les mêmes objectifs, ce dernier règlement visant à harmoniser des règles techniques et des procédures administratives dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.

67 La circonstance que la notion de « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail », au sens de l'article 19, point 2, sous a), du règlement Bruxelles I, ne puisse pas être assimilée à celle de « base d'affectation », au sens de l'annexe III du règlement n° 3922/91, ne signifie pas pour autant, ainsi que l'a souligné M. l'avocat général au point 115 de ses conclusions, que cette dernière notion soit dénuée de toute pertinence afin de déterminer, dans des circonstances telles que celles en cause dans les affaires au principal, le lieu à partir duquel un travailleur accomplit habituellement son travail.

68 Plus particulièrement, ainsi qu'il ressort des points 61 à 64 du présent arrêt, la Cour a déjà mis en exergue la nécessité, dans l'identification de ce lieu, d'utiliser une méthode indiciaire.

69 À cet égard, la notion de « base d'affectation » constitue un élément susceptible de jouer un rôle significatif dans l'identification des indices, rappelés aux points 63 et 64 du présent arrêt, permettant, dans des circonstances telles que celles en cause au principal, de déterminer le lieu à partir duquel des travailleurs accomplissent habituellement leur travail et, partant, la compétence d'une juridiction susceptible d'avoir à connaître d'un recours formé par eux, au sens de l'article 19, point 2, sous a), du règlement Bruxelles I.

70 En effet, cette notion est définie à l'annexe III du règlement n° 3922/91, sous l'OPS 1.1095, comme le lieu à partir duquel le personnel navigant débute systématiquement sa journée de travail et la termine à cet endroit en y organisant son travail quotidien et à proximité duquel les employés ont, durant la période d'exécution de leur contrat de travail, établi leur résidence et sont à la disposition du transporteur aérien.

71 Selon l'OPS 1.1110 de cette annexe, les périodes de repos minimal des travailleurs, tels que les requérants au principal, diffèrent selon que ce temps est alloué en dehors ou au lieu de la « base d'affectation », au sens l'annexe III du règlement n° 3922/91.

72 En outre, il importe de relever que ce lieu n'est déterminé ni de manière aléatoire ni par le travailleur, mais, en vertu de l'OPS 1.1090, point 3.1, de ladite annexe, par l'exploitant pour chaque membre de l'équipage.

73 Ce ne serait que dans l'hypothèse où, compte tenu des éléments de fait de chaque cas d'espèce, des demandes, telles que celles en cause au principal, présenteraient des liens de rattachement plus étroits avec un endroit autre que celui de la « base d'affectation » que se trouverait mise en échec la pertinence de cette dernière pour identifier le « lieu à partir duquel des travailleurs accomplissent habituellement leur travail » (voir, en ce sens, arrêt du 27 février 2002, Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, point 53, ainsi que, par analogie, arrêt du 12 septembre 2013, Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, point 38 et jurisprudence citée).

74 En outre, la nature autonome de la notion de « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail » ne saurait être remise en cause par la référence à la notion de « base d'affectation », au sens de ce règlement, contenue dans le libellé du règlement n° 883/2004, dès lors que ce dernier règlement et le règlement Bruxelles I poursuivent des finalités distinctes. En effet, alors que le règlement Bruxelles I poursuit l'objectif mentionné au point 47 du présent arrêt, le règlement n° 883/2004 a pour objectif, comme l'indique son considérant 1, outre la libre circulation des personnes, de « contribuer à l'amélioration de leur niveau de vie et des conditions de leur emploi ».

75 Par ailleurs, la considération selon laquelle la notion de lieu où, ou à partir duquel, le travailleur accomplit habituellement son travail, à laquelle se réfère l'article 19, point 2, sous a), du règlement Bruxelles I, n'est, ainsi qu'il ressort du point 65 du présent arrêt, assimilable à aucune autre notion, vaut également en ce qui concerne la « nationalité » des aéronefs, au sens de l'article 17 de la convention de Chicago.

76 Ainsi, et contrairement à ce que Ryanair et Crewlink ont fait valoir dans le cadre de leurs observations, l'État membre à partir duquel un membre du personnel navigant d'une compagnie aérienne ou mis à sa disposition accomplit habituellement son travail n'est pas non plus assimilable au territoire de l'État membre dont les aéronefs de cette compagnie aérienne ont la nationalité, au sens de l'article 17 de la convention de Chicago.

77 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre aux questions posées que l'article 19, point 2, sous a), du règlement Bruxelles I doit être interprété en ce sens que, en cas de recours formé par un membre du personnel navigant d'une compagnie aérienne ou mis à sa disposition, et afin de déterminer la compétence de la juridiction saisie, la notion de « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail », au sens de cette disposition, n'est pas assimilable à celle de « base d'affectation », au sens de l'annexe III du règlement n° 3922/91. La notion de « base d'affectation » constitue néanmoins un indice significatif aux fins de déterminer le « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail ».

Sur les dépens

78 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (deuxième chambre) dit pour droit :

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, en cas de recours formé par un membre du personnel navigant d'une compagnie aérienne ou mis à sa disposition, et afin de déterminer la compétence de la juridiction saisie, la notion de « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail », au sens de cette disposition, n'est pas assimilable à celle de « base d'affectation », au sens de 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 (CE) n° 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006. La notion de « base d'affectation » constitue néanmoins un indice significatif aux fins de déterminer le « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail ».

Ilešič

Lenaerts

Rosas

Toader

Jarašiūnas

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 14 septembre 2017.

Le greffier

Le président de la deuxième
chambre

A. Calot Escobar

M. Ilešič

* Langue de procédure : le français.
