Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
της 27ης Απριλίου 2017 [1]

Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-168/16 και C-169/16

Sandra Nogueira,
Victor Perez-Ortega,
Virginie Mauguit,
Maria Sanchez-Odogherty,
José Sanchez-Navarro
κατά
Crewlink Ltd (C-168/16)
και
Miguel José Moreno Osacar
κατά
Ryanair, πρώην Ryanair Ltd (C-169/16)

[αίτηση του cour du travail de Mons(δικαστήριο εργατικών διαφορών της Μονς, Βέλγιο)για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Κανονισμός (ΕΚ) 44/2001 – Δικαστική συνεργασία σε αστικές υποθέσεις – Διεθνής δικαιοδοσία – Άρθρο 19 – Διεθνής δικαιοδοσία σε υποθέσεις ατομικών συμβάσεων εργασίας – Δικαστήριο του τόπου συνήθους εκτελέσεως της συμβάσεως εργασίας – Τομέας της αεροπλοΐας – Προσωπικό θαλάμου επιβατών – Κανονισμός (ΕΟΚ) 3922/91 – Έννοια της “έδρας βάσεως”»

I. Εισαγωγή

1. Το cour du travail de Mons (δικαστήριο εργατικών διαφορών της Μονς, Βέλγιο) υποβάλλει στο Δικαστήριο δύο προδικαστικά ερωτήματα με την ίδια σχεδόν διατύπωση, σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 19, σημείο 2, του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 [2].

2. Τα εν λόγω προδικαστικά ερωτήματα εντάσσονται στο πλαίσιο δύο διαφορών μεταξύ, αφενός, των Sandra Nogueira, Victor Perez-Ortega, Virginie Mauguit, Maria Sanchez-Odogherty, José Sanchez-Navarro (υπόθεση C-168/16) και Miguel José Moreno Osacar (υπόθεση C-169/16) (στο εξής από κοινού: εκκαλούντες) και, αφετέρου, των Crewlink Ltd (υπόθεση C-168/16) (στο εξής: Crewlink) και Ryanair (υπόθεση C-169/16), αντίστοιχα, πρώην εργοδοτών των εκκαλούντων, με αντικείμενο τους όρους εργασίας και απολύσεως που εφαρμόστηκαν από τις τελευταίες στις περιπτώσεις των εκκαλούντων.

1 Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 Κανονισμός του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2001, L 12, σ. 1).

3. Στο στάδιο αυτό των διαφορών της κύριας δίκης, οι διάδικοι διαφωνούν ως προς τον προσδιορισμό του κράτους μέλους του οποίου τα δικαστήρια έχουν διεθνή δικαιοδοσία για την επίλυση των διαφορών, κατ' εφαρμογήν του κανονισμού 44/2001.

4. Λαμβανομένου υπόψη του συγκεκριμένου πλαισίου των διεθνών αερομεταφορών επιβατών, στο οποίο οι εργαζόμενοι ενδέχεται να κληθούν να παράσχουν την εργασία τους στο έδαφος περισσότερων κρατών μελών, το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο σχετικά με την ερμηνεία της έννοιας του «τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του», η οποία περιέχεται στο άρθρο 19, σημείο 2, στοιχείο α', του κανονισμού 44/2001.

5. Για τους λόγους που θα εκτεθούν κατωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να εφαρμόσει την πάγια νομολογία του για τις συμβάσεις εργασίας που εκτελούνται στο έδαφος περισσότερων κρατών μελών, όπως αυτή διαμορφώθηκε στο πλαίσιο της Συμβάσεως των Βρυξελλών[3] και της Συμβάσεως της Ρώμης[4], και να κρίνει, επομένως, ότι ο τόπος αυτός είναι ο τόπος στον οποίον ή από τον οποίον ο εργαζόμενος εκπληρώνει κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Ο κανονισμός 44/2001

6. Αναφέρω εκ προοιμίου ότι οι σχετικές διατάξεις του κανονισμού 44/2001 που θα αναφερθούν κατωτέρω δεν τροποποιήθηκαν μεταξύ του χρόνου εκδόσεως του κανονισμού αυτού και του χρόνου των κρίσιμων πραγματικών περιστατικών στις διαφορές των κυρίων δικών.

7. Η δέκατη τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 44/2001 αναφέρει τα εξής:

«Στις συμβάσεις ασφάλισης, καταναλωτών και εργασίας [...] είναι σκόπιμο να προστατεύεται ο αδύναμος διάδικος με ευνοϊκότερους για τα συμφέροντά του κανόνες δικαιοδοσίας».

8. Το τμήμα 5 του κεφαλαίου ΙΙ του εν λόγω κανονισμού, το οποίο έχει τίτλο «Διεθνής δικαιοδοσία σε ατομικές συμβάσεις εργασίας», περιλαμβάνει τα άρθρα 18 έως 21.

9. Το άρθρο 18, παράγραφος 1, του κανονισμού 44/2001 ορίζει ότι, στις διαφορές από ατομικές συμβάσεις εργασίας, η διεθνής δικαιοδοσία καθορίζεται από τις διατάξεις του τμήματος αυτού, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4 και του άρθρου 5, σημείο 5, του κανονισμού αυτού.

10. Το άρθρο 19 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Εργοδότης που έχει την κατοικία του στο έδαφος κράτους μέλους μπορεί να εναχθεί:

1) ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους μέλους όπου έχει την κατοικία του, ή

2) σε άλλο κράτος μέλος:

   α) ενώπιον των δικαστηρίων του τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του ή των δικαστηρίων του τελευταίου τόπου όπου συνήθως εκτελούσε την εργασία του, ή

3 Σύμβαση για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση των αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, της 27ης Σεπτεμβρίου 1968 (ΕΕ 1982, L 388, σ. 7, στο εξής: Σύμβαση των Βρυξελλών).

4 Σύμβαση σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, η οποία άνοιξε προς υπογραφή στη Ρώμη, στις 19 Ιουνίου 1980 (ΕΕ 1980, L 266, σ. 1) (στο εξής: Σύμβαση της Ρώμης). Προτείνω στο Δικαστήριο να εφαρμόσει κατ' αναλογίαν τη σχετική με τη Σύμβαση αυτή νομολογία: βλ. σημεία 73 έως 80 των παρουσών προτάσεων.

β) αν ο εργαζόμενος δεν εκτελεί ή δεν εκτελούσε συνήθως την εργασία του στην ίδια πάντα χώρα, ενώπιον των δικαστηρίων στην περιφέρεια του οποίου είναι ή ήταν εγκατεστημένη η επιχείρηση που τον προσέλαβε.»

11. Το άρθρο 21 του κανονισμού 44/2001 ορίζει τα εξής:

«Παρέκκλιση από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος είναι δυνατή μόνο με συμφωνία παρέκτασης δικαιοδοσίας:

1) η οποία είναι μεταγενέστερη από τη γένεση της διαφοράς, ή

2) η οποία επιτρέπει στον εργαζόμενο να προσφύγει σε άλλα δικαστήρια εκτός από αυτά που προβλέπονται στο παρόν τμήμα.»

Β. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3922/91

12. Κατά το άρθρο του 1, παράγραφος 1, ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3922/91[5] «αφορά την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας για τη λειτουργία και τη συντήρηση αεροσκαφών και τα πρόσωπα και τους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα».

13. Το παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού 3922/91, με τίτλο «Κοινοί τεχνικοί κανόνες και διοικητικές διαδικασίες που ισχύουν για την εμπορική αερομεταφορά με αεροσκάφη», θεσπίστηκε με τον τροποποιητικό κανονισμό (ΕΚ) 1899/2006[6].

14. Το παράρτημα ΙΙΙ περιλαμβάνει τμήμα ΙΖ′ με τίτλο «Περιορισμοί χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και απαιτήσεις ανάπαυσης». Ο περιλαμβανόμενος στο εν λόγω τμήμα ΙΖ′ κανόνας OPS 1.1095, σημείο 1.7, ορίζει την έννοια της «έδρας βάσεως» ως εξής:

«Τόπος καθοριζόμενος για το μέλος του πληρώματος από τον αερομεταφορέα από τον οποίο το μέλος του πληρώματος συνήθως ξεκινά και στον οποίο συνήθως καταλήγει μετά από μια περίοδο υπηρεσίας ή από διαδοχικές περιόδους υπηρεσίας και στον οποίο, υπό κανονικές συνθήκες, ο αερομεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για την παροχή καταλύματος στο συγκεκριμένο μέλος πληρώματος.»

15. Ο κανόνας OPS 1.1090, σημείο 3.1, διευκρινίζει επιπλέον ότι ο αερομεταφορέας υποχρεούται να ορίζει έδρα βάσης για κάθε μέλος του πληρώματος.

16. Το εν λόγω παράρτημα ΙΙΙ αντικαταστάθηκε δύο φορές από τους τροποποιητικούς κανόνες (ΕΚ) 8/2008[7] και (ΕΚ) 859/2008[8], αντίστοιχα, χωρίς, ωστόσο, να μεταβληθεί η διατύπωση των ως άνω κανόνων.

5 Κανονισμός του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ 1991, L 373, σ. 4).

6 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, για την τροποποίηση του κανονισμού 3922/91 (ΕΕ 2006, L 377, σ. 1).

7 Κανονισμός της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2007, για την τροποποίηση του κανονισμού 3922/91 (ΕΕ 2008, L 10, σ. 1).

8 Κανονισμός της Επιτροπής, της 20ής Αυγούστου 2008, για την τροποποίηση του κανονισμού 3922/91 (ΕΕ 2008, L 254, σ. 1).

Γ. Ο κανονισμός (ΕΚ) 883/2004

17. Το άρθρο 11, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 883/2004[9], το οποίο περιλαμβάνεται στον τίτλο ΙΙ που επιγράφεται «Προσδιορισμός της εφαρμοστέας νομοθεσίας», προβλέπει τα εξής:

«Τα πρόσωπα στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός υπάγονται στη νομοθεσία ενός και μόνον κράτους μέλους. Η νομοθεσία αυτή προσδιορίζεται σύμφωνα με τον παρόντα τίτλο.»

18. Το άρθρο 11, παράγραφος 5, του κανονισμού 883/2004, το οποίο προστέθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 465/2012[10], ορίζει ειδικότερα:

«Δραστηριότητα μέλους προσωπικού πτήσης ή μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών που εκτελεί υπηρεσίες αερομεταφοράς επιβατών ή φορτίου θεωρείται η δραστηριότητα που ασκείται στο κράτος μέλος στο οποίο ευρίσκεται η έδρα βάσης, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) [αριθ. 3922/91]».

19. Διευκρινίζω ότι η τροποποίηση αυτή δεν έχει εφαρμογή ratione temporis στα πραγματικά περιστατικά των διαφορών των κυρίων δικών.

ΙΙΙ. Οι διαφορές των κύριων δικών και τα προδικαστικά ερωτήματα

20. Η Ryanair είναι εταιρία ιρλανδικού δικαίου με έδρα την Ιρλανδία και δραστηριοποιείται στον τομέα των διεθνών αερομεταφορών επιβατών.

21. Η Crewlink (υπόθεση C-168/16) είναι εταιρία ιρλανδικού δικαίου με έδρα την Ιρλανδία και ειδικεύεται στην πρόσληψη και την κατάρτιση ιπτάμενου προσωπικού για αεροπορικές εταιρίες.

22. Όλες οι συμβάσεις εργασίας που συνήψε η Crewlink με τους εκκαλούντες στην υπόθεση C-168/16 προέβλεπαν ότι ο εργαζόμενος θα ήταν αποσπασμένος στη Ryanair ως μέλος του προσωπικού θαλάμου επιβατών.

23. Η S. Nogueira (υπόθεση C-168/16) είναι Πορτογαλίδα. Προσελήφθη από την Crewlink ως αεροσυνοδός στις 8 Οκτωβρίου 2009, στο πλαίσιο τριετούς συμβάσεως ορισμένου χρόνου. Παραιτήθηκε στις 4 Απριλίου 2011.

24. Ο V. Perez-Ortega (υπόθεση C-168/16) είναι Ισπανός. Προσελήφθη από την Crewlink ως ιπτάμενος φροντιστής στο πλαίσιο τριετούς συμβάσεως εργασίας ορισμένου χρόνου, η οποία υπογράφηκε στο Πόρτο (Πορτογαλία). Παραιτήθηκε στις 15 Ιουνίου 2011.

25. Η V. Mauguit (υπόθεση C-168/16) είναι Βελγίδα. Προσελήφθη από την Crewlink ως αεροσυνοδός στο πλαίσιο τριετούς συμβάσεως εργασίας ορισμένου χρόνου, η οποία υπογράφηκε στο Δουβλίνο (Ιρλανδία). Απολύθηκε στις 24 Ιουνίου 2011.

26. Η M. Sanchez-Odogherty (υπόθεση C-168/16) είναι Ισπανίδα. Προσελήφθη από την Crewlink την 1η Απριλίου 2010 ως αεροσυνοδός στο πλαίσιο τριετούς συμβάσεως ορισμένου χρόνου. Παραιτήθηκε στις 20 Ιουνίου 2011.

9 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλειας (ΕΕ 2004, L 166, σ. 1).

10 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2012, για τροποποίηση του κανονισμού 883/2004 και του κανονισμού 987/2009 για καθορισμό της διαδικασίας εφαρμογής του κανονισμού 883/2004 (ΕΕ 2012, L 149, σ. 4).

27. Ο J. Sanchez-Navarro (υπόθεση C-168/16) είναι Ισπανός. Προσελήφθη από την Crewlink στις 8 Οκτωβρίου 2009 ως ιπτάμενος φροντιστής στο πλαίσιο τριετούς συμβάσεως ορισμένου χρόνου, η οποία υπογράφηκε στο Δουβλίνο. Απολύθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2011.

28. Ο M.-J. Moreno Osacar (υπόθεση C-169/16) είναι Ισπανός. Στις 21 Απριλίου 2008 συνήψε σύμβαση εργασίας με τη Ryanair ως «cabin services agent». Άρχισε να εργάζεται την 1η Μαΐου 2008 και παραιτήθηκε στις 16 Ιουνίου 2011.

29. Όλες οι συμβάσεις εργασίας που συνήφθησαν μεταξύ των εκκαλούντων, αφενός, και της Crewlink και της Ryanair, αφετέρου (στο εξής από κοινού: επίδικες συμβάσεις εργασίας), είχαν συνταχθεί στην αγγλική γλώσσα.

30. Δυνάμει των συμβάσεων αυτών, τα καθήκοντα των εκκαλούντων περιλάμβαναν, μεταξύ άλλων, την ασφάλεια, την περιποίηση, τη συνδρομή και τον έλεγχο των επιβατών, τη βοήθεια κατά την επιβίβαση, τις πωλήσεις επί του αεροσκάφους και τον καθαρισμό του εσωτερικού του αεροσκάφους.

31. Οι επίδικες συμβάσεις εργασίας ανέφεραν ότι διέπονταν από το ιρλανδικό δίκαιο.

32. Επιπλέον, οι συμβάσεις αυτές περιείχαν ρήτρα παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας υπέρ των ιρλανδικών δικαστηρίων. Σύμφωνα με το αιτούν δικαστήριο, ωστόσο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 21 του κανονισμού 44/2001, η ρήτρα αυτή δεν μπορεί να αντιταχθεί στους εκκαλούντες.

33. Οι εν λόγω συμβάσεις όριζαν επίσης ότι εθεωρείτο ότι οι εκκαλούντες παρείχαν τις υπηρεσίες τους στην Ιρλανδία, δεδομένου ότι ασκούσαν τα καθήκοντά τους επί αεροσκαφών νηολογημένων στην Ιρλανδία.

34. Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει συναφώς ότι τα αεροσκάφη επί των οποίων παρείχαν τις υπηρεσίες τους οι εκκαλούντες στάθμευαν στο Charleroi (Βέλγιο) και ότι το γεγονός ότι ήταν νηολογημένα στην Ιρλανδία δεν ασκεί καμία επιρροή στην υπόθεση.

35. Οι επίδικες συμβάσεις εργασίας όριζαν το αεροδρόμιο του Charleroi ως έδρα βάσεως (home base) των εκκαλούντων, αλλά παρείχαν στους εργοδότες τη δυνατότητα να μεταθέτουν τους εργαζομένους σε άλλο αεροδρόμιο. Δεν αμφισβητείται, ωστόσο, ότι το αεροδρόμιο του Charleroi υπήρξε η μοναδική έδρα βάσεως των εκκαλούντων στο πλαίσιο των συμβάσεων αυτών.

36. Οι εκκαλούντες δεσμεύονταν εκ της συμβάσεως να κατοικούν σε απόσταση μικρότερη της μιας ώρας από την έδρα βάσεως και, ως εκ τούτου, κατοικούσαν στο Βέλγιο κατά την εκτέλεση των εν λόγω συμβάσεων.

37. Όλοι οι εκκαλούντες άρχιζαν και τελείωναν την ημέρα εργασίας τους στο αεροδρόμιο του Charleroi. Ειδικότερα, από τις διαπιστώσεις του αιτούντος δικαστηρίου προκύπτουν τα εξής:

– οι εκκαλούντες λάμβαναν οδηγίες στο αεροδρόμιο του Charleroi μέσω του εσωτερικού ηλεκτρονικού δικτύου των εργοδοτών·

– οι εκκαλούντες απογειώνονταν πάντοτε από το αεροδρόμιο του Charleroi προς συγκεκριμένο προορισμό·

– όταν αναχωρούσαν από το εν λόγω αεροδρόμιο προορισμού, επέστρεφαν πάντοτε στο Charleroi και

– όταν προβλέπονταν περισσότερα δρομολόγια μετ' επιστροφής την ίδια ημέρα, οι εναλλαγές βάρδιας για δρομολόγια εντός Ευρώπης πραγματοποιούνταν πάντοτε από και προς το Charleroi στο τέλος της ημέρας.

38. Η Ryanair (υπόθεση C-169/16) αρνήθηκε απολύτως την ύπαρξη υποκαταστήματος στο Βέλγιο, αλλά παραδέχθηκε ότι διέθετε εκεί γραφείο (crewroom).

39. Η Crewlink (υπόθεση C-168/16) ισχυρίστηκε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου ότι δεν διέθετε υποκατάστημα ή γραφείο στο Βέλγιο, από το οποίο οργανωνόταν η εργασία, και ότι οι οδηγίες οι σχετικές με την εργασία των εκκαλούντων δίνονταν από τα γραφεία της στην Ιρλανδία. Το εν λόγω δικαστήριο διευκρινίζει, ωστόσο, ότι η Crewlink παραδέχθηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι διέθετε στο Βέλγιο κοινό γραφείο «crewroom» με τη Ryanair.

40. Σε περίπτωση ανικανότητας προς εργασία, οι εκκαλούντες έπρεπε να παρουσιαστούν στο αεροδρόμιο του Charleroi προκειμένου να συμπληρώσουν έντυπο το οποίο στη συνέχεια διαβιβαζόταν στο head office [κεντρικά γραφεία] του εργοδότη τους στο Δουβλίνο.

41. Σε περίπτωση πειθαρχικού προβλήματος, ο εργαζόμενος καλούνταν σε μια πρώτη συνάντηση με διοικητικό στέλεχος στην αίθουσα του πληρώματος στο αεροδρόμιο του Charleroi. Στα επόμενα στάδια της πειθαρχικής διαδικασίας αναλάμβανε το γραφείο του Δουβλίνου.

42. Οι εκκαλούντες ισχυρίζονται ότι οι διατάξεις του ιρλανδικού δικαίου που εφαρμόζονται από τις Crewlink και Ryanair στις εργασιακές τους σχέσεις είναι λιγότερο ευνοϊκές από τις διατάξεις του βελγικού δικαίου. Υποστηρίζουν ότι δεν υφίσταται κανένας δεσμός μεταξύ των εκκαλούντων και της Ιρλανδίας, καθόσον ούτε κατοίκησαν ούτε εργάστηκαν ποτέ εκεί, ενώ ορισμένοι από αυτούς μετέβησαν στην Ιρλανδία μόνον μία φορά, προκειμένου να υπογράψουν τη σύμβασή τους και να ανοίξουν τραπεζικό λογαριασμό.

43. Θεωρώντας ότι οι Crewlink και Ryanair υποχρεούνταν να τηρήσουν και να εφαρμόσουν τις διατάξεις του βελγικού δικαίου και ότι τα βελγικά δικαστήρια έχουν αρμοδιότητα να αποφανθούν επί των αιτημάτων τους, οι εκκαλούντες άσκησαν, στις 8 Δεκεμβρίου 2011, αγωγές ενώπιον του tribunal du travail de Charleroi (δικαστηρίου εργατικών διαφορών του Charleroi, Βέλγιο), ζητώντας, κατ' εφαρμογήν των διατάξεων του βελγικού εργατικού δικαίου, την καταδίκη των εργοδοτών στην καταβολή ποσού υπολογιζόμενου προσωρινώς σε 20 000 ευρώ, τα οποία αντιστοιχούν σε δεδουλευμένα, προσαυξήσεις νυχτερινής βάρδιας, υπερωρίες, απόδοση οδοιπορικών και δαπανών σχετικών με την αγορά, τη χρήση και τον καθαρισμό της στολής και εξόδων εκπαιδεύσεως, καταβολή αποζημιώσεως που αντιστοιχεί στο αντίτιμο κουπονιών γευμάτων, ποσά που αντιστοιχούν στη διαφορά μεταξύ του εγγυημένου μισθού και του μισθού που καταβλήθηκε στην πραγματικότητα, καθώς και σε επιδόματα αδείας.

44. Η V. Mauguit και ο J. Sanchez-Navarro, οι οποίοι απολύθηκαν από την Crewlink (υπόθεση C-168/16), ζητούν επιπλέον την καταβολή αποζημιώσεως λόγω απολύσεως, ίσης με μισθούς τριών μηνών.

45. Οι Crewlink και Ryanair, αντιθέτως, ισχυρίζονται ότι δικαιοδοσία για την επίλυση των διαφορών αυτών έχουν τα ιρλανδικά δικαστήρια.

46. Με δύο αποφάσεις της 4ης Νοεμβρίου 2013, το tribunal du travail de Charleroi (δικαστήριο εργατικών διαφορών του Charleroi) έκρινε ότι τα βελγικά δικαστήρια δεν είχαν διεθνή δικαιοδοσία να κρίνουν τις αγωγές αυτές.

47. Στις 28 Νοεμβρίου 2013, οι εκκαλούντες άσκησαν έφεση κατά των αποφάσεων αυτών, υποστηρίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι τα βελγικά δικαστήρια έχουν διεθνή δικαιοδοσία να κρίνουν τις επίδικες στις κύριες δίκες διαφορές κατ' εφαρμογήν των άρθρων 18 έως 21 του κανονισμού 44/2001 και ότι οι επίδικες σχέσεις εργασίας διέπονται από το βελγικό δίκαιο κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6 της Συμβάσεως της Ρώμης.

48. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στο άρθρο 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001 και, ειδικότερα, στην έννοια του «τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του», λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων του τομέα της αεροπλοΐας.

49. Στο πλαίσιο αυτό, το cour du travail de Mons (δικαστήριο εργατικών διαφορών της Μονς) αποφάσισε να αναστείλει την έκδοση αποφάσεως στις υποθέσεις των κυρίων δικών, προκειμένου να υποβάλει στο Δικαστήριο ένα προδικαστικό ερώτημα ως προς την υπόθεση C-168/16 και ένα προδικαστικό ερώτημα ως προς την υπόθεση C-169/16 με την ίδια σχεδόν διατύπωση, η οποία έχει ως εξής [11]:

«Λαμβάνοντας υπόψη:

– τις απαιτήσεις περί προβλεψιμότητας των λύσεων και περί ασφάλειας δικαίου, οι οποίες καθόρισαν τη θέσπιση των κανόνων για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, όπως διατυπώθηκαν στη [Σύμβαση των Βρυξελλών], καθώς και από τον κανονισμό (ΕΚ) 44/2001 […],

– τις ιδιαιτερότητες που συνδέονται με τον τομέα της ευρωπαϊκής αεροπλοΐας, στο πλαίσιο του οποίου το ιπτάμενο προσωπικό [, το οποίο έχει τεθεί στη διάθεση αεροπορικής εταιρίας, εδρεύουσας σε κράτος της Ένωσης, ή προσελήφθη από αυτήν,] εργάζεται καθημερινώς σε πτήσεις στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αφετηρία μια έδρα βάσης, η οποία ενδέχεται να βρίσκεται, όπως εν προκειμένω, [στο έδαφος άλλου κράτους μέλους],

– τις ιδιομορφίες [των επίδικων στις κύριες δίκες διαφορών],

– το κριτήριο που αντλείται από την έννοια “έδρα βάσης” (όπως ορίζεται στο παράρτημα III του κανονισμού 3922/91, ο οποίος τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 1899/2006) και χρησιμοποιείται από τον κανονισμό 883/2004 για τον καθορισμό της νομοθεσίας κοινωνικής ασφαλίσεως η οποία εφαρμόζεται στα μέλη του πληρώματος πτήσεως και του πληρώματος θαλάμου επιβατών από τις 28 Ιουνίου 2012,

– τη νομολογία του [Δικαστηρίου],

μπορεί η έννοια του “τόπου συνήθους εκτελέσεως της συμβάσεως εργασίας”, όπως αναφέρεται στο άρθρο 19, παράγραφος 2, του κανονισμού [44/2001], να ερμηνευθεί ως εξομοιούμενη με την έννοια της “έδρας βάσης”, η οποία ορίζεται στο παράρτημα III του κανονισμού 3922/91 [όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 1899/2006] […],

και τούτο, με σκοπό να καθοριστεί το [κράτος μέλος] στην επικράτεια του οποίου οι εργαζόμενοι συνήθως παρέχουν την εργασία τους, όταν οι εργαζόμενοι αυτοί, υπό την ιδιότητά τους ως μελών του ιπτάμενου προσωπικού, τίθενται στη διάθεση εταιρίας [ή έχουν προσληφθεί από εταιρία] η οποία υπόκειται στο δίκαιο [κράτους μέλους] και η οποία πραγματοποιεί αεροπορικώς διεθνή μεταφορά επιβατών σε όλη την επικράτεια της [Ένωσης],

11 Διευκρινίζω ότι η διατύπωση αυτή συγχωνεύει το προδικαστικό ερώτημα της υποθέσεως C-168/16 και εκείνο της υποθέσεως C-169/16. Η μόνη διαφορά μεταξύ των δύο αυτών ερωτημάτων, η οποία αποτυπώνεται στο αναδιατυπωμένο ερώτημα, αφορά το γεγονός ότι οι εκκαλούντες στην υπόθεση C-168/16 τέθηκαν στη διάθεση της Ryanair, ενώ ο εκκαλών στην υπόθεση C-169/16 προσελήφθη απευθείας από τη Ryanair. Το γεγονός αυτό, ωστόσο, δεν ασκεί επιρροή στην απάντηση του προδικαστικού ερωτήματος: βλ. σημείο 108 των παρουσών προτάσεων.

όταν αυτό το κριτήριο σύνδεσης, το οποίο αντλείται από την "έδρα βάσης" νοούμενη ως το "πραγματικό κέντρο της εργασιακής σχέσης" κατά το μέτρο που όλοι οι εργαζόμενοι συστηματικώς ξεκινούν και τελειώνουν σε αυτό το μέρος την ημέρα εργασίας τους, οργανώνοντας εκεί την καθημερινή τους εργασία, και πλησίον του οποίου, κατά την περίοδο των συμβατικών σχέσεων […], διατηρούσαν την πραγματική τους κατοικία, είναι το κριτήριο το οποίο συγχρόνως παρουσιάζει τον στενότερο σύνδεσμο με κάποιο [κράτος μέλος] και διασφαλίζει την επαρκέστερη προστασία του ασθενέστερου μέρους στη συμβατική σχέση;»

IV. Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

50. Οι αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως κατατέθηκαν στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 25 Μαρτίου 2016.

51. Γραπτές παρατηρήσεις υπέβαλαν οι εκκαλούντες, η Ryanair, οι Κυβερνήσεις του Βελγίου, της Γαλλίας, των Κάτω Χωρών και της Σουηδίας, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

52. Στην επ' ακροατηρίου συζήτηση της 2ας Φεβρουαρίου 2017 παρέστησαν και ανέπτυξαν τις παρατηρήσεις τους οι εκκαλούντες, η Crewlink, η Ryanair, η Βελγική Κυβέρνηση, η Ιρλανδία, η Γαλλική και η Σουηδική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή.

V. Εκτίμηση

53. Με το προδικαστικό του ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο εάν το άρθρο 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, στην περίπτωση εργαζομένου που απασχολείται στον τομέα των διεθνών αεροπορικών μεταφορών ως μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ο «τόπος όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του» μπορεί να εξομοιωθεί με την «έδρα βάσεως», η οποία ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού 3922/91, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 1899/2006.

54. Εξ όσων γνωρίζω, το Δικαστήριο δεν είχε ακόμη την ευκαιρία να ερμηνεύσει το άρθρο 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001 σε πλαίσιο όπως αυτό των επίδικων στις κύριες δίκες υποθέσεων, δηλαδή αυτό των εργαζομένων που απασχολούνται στον τομέα των διεθνών αερομεταφορών και εκτελούν τη σύμβαση εργασίας τους στο έδαφος περισσότερων κρατών μελών.

55. Ωστόσο, κάποια στοιχεία απαντήσεως που μπορούν να ανιχνευθούν στη νομολογία του Δικαστηρίου για την εκτέλεση συμβάσεως εργασίας στο έδαφος περισσότερων κρατών, τόσο στο πλαίσιο της Συμβάσεως των Βρυξελλών (τίτλος Α), όσο και, κατ' αναλογίαν, στο πλαίσιο της Συμβάσεως της Ρώμης (τίτλος Β), θα είναι εύκολο να εφαρμοστούν στο πλαίσιο του κανονισμού 44/2001 (τίτλος Γ).

56. Πριν περιγράψω τα εν λόγω στοιχεία απαντήσεως, υπενθυμίζω ότι, κατά πάγια νομολογία, η ερμηνεία των διατάξεων για τις συμβάσεις εργασίας, τόσο στο πλαίσιο του κανονισμού 44/2001 όσο και στο πλαίσιο των δύο ως άνω συμβάσεων, πρέπει να λαμβάνει υπόψη την υποχρέωση εξασφαλίσεως επαρκούς προστασίας για τον ασθενέστερο από κοινωνικής απόψεως συμβαλλόμενο, εν προκειμένω τον εργαζόμενο [12].

12 Όσον αφορά τον κανονισμό 44/2001, βλ. αιτιολογική σκέψη 13 αυτού, καθώς και αποφάσεις της 22ας Μαΐου 2008, Glaxosmithkline και Laboratoires Glaxosmithkline (C-462/06, EU:C:2008:299, σκέψη 17), της 19ης Ιουλίου 2012, Mahamdia (C-154/11, EU:C:2012:491, σκέψεις 44 έως 46 και 60), καθώς και της 10ης Σεπτεμβρίου 2015, Holterman Ferho Exploitatie κ.λπ. (C-47/14, EU:C:2015:574, σκέψη 43). Όσον αφορά τη Σύμβαση των Βρυξελλών, βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1993, Mulox IBC (C-125/92, EU:C:1993:306, σκέψεις 18 έως 20), της 27ης Φεβρουαρίου 2002 Weber (C-37/00, EU:C:2002:122, σκέψη 40), και της 10ης Απριλίου 2003, Pugliese (C-437/00, EU:C:2003:219, σκέψη 18). Όσον αφορά τη Σύμβαση της Ρώμης, βλ. συναφώς, μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψεις 40 έως 42), και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψη 35).

57. Επισημαίνω, επιπλέον, ότι, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 21 του κανονισμού 44/2001, οι ρήτρες παρεκτάσεως της διεθνούς δικαιοδοσίας υπέρ των ιρλανδικών δικαστηρίων που περιέχονται στις επίδικες συμβάσεις εργασίας δεν μπορούν να αντιταχθούν στους εκκαλούντες, όπως επισήμαναν το αιτούν δικαστήριο, οι εκκαλούντες, η Γαλλική και η Σουηδική Κυβέρνηση και η Επιτροπή.

58. Πράγματι, οι ρήτρες αυτές δεν εμπίπτουν σε καμιά από τις περιπτώσεις που καλύπτονται από τη διάταξη αυτή, δηλαδή στις ρήτρες που είναι μεταγενέστερες από τη γένεση της διαφοράς ή στις ρήτρες που επιτρέπουν στον εργαζόμενο να προσφύγει σε άλλα δικαστήρια εκτός από αυτά που προβλέπονται στο τμήμα 5 του κεφαλαίου ΙΙ του κανονισμού αυτού.

Α. Η εκτέλεση συμβάσεως εργασίας στο έδαφος περισσότερων κρατών μελών στο πλαίσιο της Συμβάσεως των Βρυξελλών

59. Προτού εξετάσω τη νομολογία του Δικαστηρίου για τη Σύμβαση των Βρυξελλών, υπενθυμίζω ότι, στο μέτρο που η Σύμβαση αυτή αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό 44/2001, η ερμηνεία που παρέχει το Δικαστήριο σε σχέση με τις διατάξεις της ισχύει και για τις διατάξεις του κανονισμού αυτού, καθόσον οι διατάξεις των εν λόγω κειμένων μπορούν να χαρακτηριστούν ως ισοδύναμες [13].

60. Επισημαίνω συναφώς ότι το άρθρο 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001 έχει την ίδια σχεδόν διατύπωση με το άρθρο 5, σημείο 1, δεύτερο και τρίτο εδάφιο, της Συμβάσεως των Βρυξελλών, όπως τροποποιήθηκε από τη Σύμβαση του Σαν Σεμπαστιάν [14].

61. Δεδομένης της ισοδυναμίας αυτής, πρέπει, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 19 του κανονισμού 44/2001, να εξασφαλιστεί η ερμηνευτική συνέχεια των δύο αυτών κειμένων, όπως επισήμαναν οι εκκαλούντες και η Γαλλική Κυβέρνηση [15].

62. Υπενθυμίζω ότι, στην αρχική της μορφή, η Σύμβαση των Βρυξελλών δεν περιείχε ειδική διάταξη όσον αφορά τις συμβάσεις εργασίας [16]. Το Δικαστήριο έκρινε, ωστόσο, ότι οι διαφορές που προέκυπταν από σύμβαση εργασίας ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως αυτής [17] και, ειδικότερα, του άρθρου της 5, σημείο 1, σύμφωνα με το οποίο, σε διαφορές εκ συμβάσεως, ο εναγόμενος μπορεί να εναχθεί ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου εκπληρώθηκε ή πρέπει να εκπληρωθεί η παροχή [18].

63. Το Δικαστήριο διευκρίνισε στη συνέχεια ότι το κριτήριο του άρθρου 5, σημείο 1, της Συμβάσεως των Βρυξελλών έπρεπε, στο πλαίσιο των διαφορών που προκύπτουν από σύμβαση εργασίας, να ερμηνεύεται ως το δικαστήριο του τόπου όπου πρέπει να εκπληρωθεί η υποχρέωση προς παροχή εργασίας [19].

13 Αποφάσεις της 16ης Ιουλίου 2009, Zuid-Chemie (C-189/08, EU:C:2009:475, σκέψη 18), της 10ης Σεπτεμβρίου 2015, Holterman Ferho Exploitatie κ.λπ. (C-47/14, EU:C:2015:574, σκέψη 38), καθώς και της 16ης Ιουνίου 2016, Universal Music International Holding (C-12/15, EU:C:2016:449, σκέψη 22).

14 Σύμβαση για την προσχώρηση του Βασιλείου της Ισπανίας και της Πορτογαλικής Δημοκρατίας στη σύμβαση για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις καθώς και στο πρωτόκολλο για την ερμηνεία της από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπως τροποποιήθηκαν από τη σύμβαση για την προσχώρηση του Βασιλείου της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας καθώς και από τη σύμβαση για την προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΕΕ 1989, L 285, σ. 1), η οποία υπογράφηκε στο Σαν Σεμπαστιάν στις 26 Μαΐου 1989.

15 Βλ., συναφώς, αποφάσεις της 16ης Ιουλίου 2009, Zuid-Chemie (C-189/08, EU:C:2009:475, σκέψη 19), και της 16ης Ιουνίου 2016, Universal Music International Holding (C-12/15, EU:C:2016:449, σκέψη 23).

16 Βλ., συναφώς, απόφαση της 26ης Μαΐου 1982, Ivenel (133/81, EU:C:1982:199, σκέψεις 12 έως 14), και προτάσεις της γενικής εισαγγελέα V. Trstenjak στην υπόθεση Koelzsch (C-29/10, EU:C:2010:789, σκέψεις 71 έως 73).

17 Απόφαση της 13ης Νοεμβρίου 1979, Sanicentral (25/79, EU:C:1979:255, σκέψη 3).

18 Βλ. απόφαση της 26ης Μαΐου 1982, Ivenel (133/81, EU:C:1982:199, σκέψεις 7 και επ.).

19 Βλ., συναφώς, αποφάσεις της 15ης Ιανουαρίου 1987, Shenavai (266/85, EU:C:1987:11, σκέψη 16), της 15ης Φεβρουαρίου 1989, Six Constructions (32/88, EU:C:1989:68, σκέψεις 14 και 15), καθώς και της 13ης Ιουλίου 1993 Mulox IBC (C-125/92, EU:C:1993:306, σκέψη 17).

64. Στην απόφαση Mulox IBC, το Δικαστήριο κλήθηκε να εξειδικεύσει το κριτήριο αυτό σε σχέση με την εκτέλεση συμβάσεως εργασίας στο έδαφος περισσότερων κρατών μελών[20].

65. Το Δικαστήριο έκρινε ότι, όταν η εκτέλεση της ανατεθείσας στον μισθωτό εργασίας εκτείνεται στο έδαφος περισσότερων του ενός συμβαλλομένων κρατών, η διάταξη αυτή έπρεπε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι περιγράφει τον «τόπο στον οποίο ή από τον οποίο ο εργαζόμενος εκπληρώνει κατά κύριο λόγο τις έναντι του εργοδότη του υποχρεώσεις» (σκέψη 24 της αποφάσεως αυτής).

66. Στη σκέψη 25 της εν λόγω αποφάσεως, το Δικαστήριο ανέφερε διάφορα στοιχεία που μπορούσε να λάβει υπόψη το εθνικό δικαστήριο για τον προσδιορισμό του τόπου αυτού, μεταξύ των οποίων και το γεγονός ότι η εκτέλεση της ανατεθείσας στον εργαζόμενο αποστολής πραγματοποιούνταν από γραφείο που βρισκόταν σε συμβαλλόμενο κράτος όπου ο εργαζόμενος είχε την κατοικία του, από το οποίο αυτός ασκούσε τις δραστηριότητές του και στο οποίο επέστρεφε ύστερα από κάθε επαγγελματικό ταξίδι.

67. Η νομολογία αυτή κωδικοποιήθηκε εν μέρει με τη σύναψη της Συμβάσεως του Σαν Σεμπαστιάν που αναφέρθηκε στο σημείο 60 των παρουσών προτάσεων. Πράγματι, με την ευκαιρία εκείνη, το άρθρο 5, σημείο 1, της Συμβάσεως των Βρυξελλών συμπληρώθηκε με έναν ειδικό κανόνα για τις συμβάσεις εργασίας, ο οποίος αποτύπωνε την προπαρατεθείσα νομολογία του Δικαστηρίου[21]. Σύμφωνα με τον νέον αυτόν κανόνα, ο εργοδότης μπορεί να εναχθεί ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του ή, όταν ο εργαζόμενος δεν εκτελεί συνήθως την εργασία του σε μία χώρα, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου βρίσκεται ή βρισκόταν η επιχείρηση που προσέλαβε τον εργαζόμενο.

68. Το Δικαστήριο κλήθηκε να ερμηνεύσει τον νέον αυτόν κανόνα στο πλαίσιο συμβάσεων εργασίας που εκτελούνται στο έδαφος περισσότερων συμβαλλομένων κρατών.

69. Έτσι, με την απόφαση Rutten[22], το Δικαστήριο έκρινε ότι ο «τόπος όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του», κατά την έννοια του άρθρου 5, σημείο 1, της Συμβάσεως των Βρυξελλών, είναι ο τόπος στον οποίον ο μισθωτός έχει εγκαταστήσει το ουσιαστικό κέντρο των επαγγελματικών δραστηριοτήτων του και στον οποίον, ή με βάση τον οποίον, εκπληρώνει κατά κύριο λόγο στην πράξη τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του (σημείο 23 της αποφάσεως αυτής).

70. Στο σημείο 25 της εν λόγω αποφάσεως, το Δικαστήριο αναφέρθηκε στα στοιχεία που μπορούσαν να ληφθούν υπόψη από το αιτούν δικαστήριο για τον προσδιορισμό του τόπου αυτού, και ιδίως στο γεγονός ότι ο εργαζόμενος διέθετε στο εν λόγω κράτος γραφείο με βάση το οποίο οργάνωνε την εργασία του για λογαριασμό του εργοδότη του και στο οποίο επέστρεφε μετά από κάθε επαγγελματικό ταξίδι του στο εξωτερικό.

71. Η απόφαση Weber[23] αφορούσε μια διαφορετική περίπτωση από εκείνες που οδήγησαν στις ως άνω αποφάσεις Mulox IBC και Rutten, καθώς ο εργαζόμενος δεν είχε στη διάθεσή του σε κάποιο από τα συμβαλλόμενα κράτη γραφείο που θα αποτελούσε το πραγματικό κέντρο των επαγγελματικών δραστηριοτήτων του και από το οποίο θα εκπλήρωνε το κύριο μέρος των υποχρεώσεών του έναντι του εργοδότη του (σκέψη 48 της αποφάσεως αυτής).

20 Απόφαση της 13ης Ιουλίου 1993 (C-125/92, EU:C:1993:306).

21 Βλ., συναφώς, αποφάσεις της 29ης Ιουνίου 1994, Custom Made Commercial (C-288/92, EU:C:1994:268, σκέψη 25), και της 9ης Ιανουαρίου 1997, Rutten (C-383/95, EU:C:1997:7, σκέψεις 19 έως 21).

22 Απόφαση της 9ης Ιανουαρίου 1997 (C-383/95, EU:C:1997:7).

23 Απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2002 (C-37/00, EU:C:2002:122).

72. Ωστόσο, το Δικαστήριο έκρινε ότι η νομολογία Mulox IBC και Rutten ίσχυε και στην περίπτωση αυτή, καθόσον, στην περίπτωση συμβάσεως εργασίας που εκτελείται σε περισσότερα συμβαλλόμενα κράτη, το άρθρο 5, σημείο 1, της Συμβάσεως των Βρυξελλών έχει την έννοια ότι, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης τόσο να καθορίζεται ο τόπος με τον οποίον η διαφορά έχει τον σημαντικότερο σύνδεσμο, προκειμένου να προσδιορίζεται το καταλληλότερο να αποφανθεί δικαστήριο, όσο και να διασφαλίζεται η ενδεδειγμένη προστασία του εργαζομένου, ως του πλέον αδυνάτου συμβαλλομένου, καθώς και να αποφεύγεται η αναγνώριση διεθνούς δικαιοδοσίας σε περισσότερα δικαστήρια, αφορά τον τόπο στον οποίον ή από τον οποίον ο εργαζόμενος εκπληρώνει στην πράξη κατά το ουσιώδες μέρος τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του (σκέψη 49 της εν λόγω αποφάσεως) [24].

Β. Η εκτέλεση συμβάσεως εργασίας στο έδαφος περισσότερων κρατών μελών στο πλαίσιο της Συμβάσεως της Ρώμης

73. Πριν εξεταστεί η νομολογία που ανέπτυξε το Δικαστήριο στο πλαίσιο της Συμβάσεως της Ρώμης, είναι αναγκαίο να διευκρινιστούν οι λόγοι για τους οποίους η νομολογία αυτή θα μπορούσε να εφαρμοστεί λυσιτελώς για τους σκοπούς της ερμηνείας της Συμβάσεως των Βρυξελλών ή του κανονισμού 44/2001, όπως υποστήριξαν οι εκκαλούντες, η Ryanair, η Γαλλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή.

74. Ασφαλώς, τα εν λόγω κείμενα έχουν διαφορετικούς σκοπούς. Ειδικότερα, η Σύμβαση της Ρώμης και ο κανονισμός (ΕΚ) 593/2008 [25] έχουν ως σκοπό τον προσδιορισμό του κράτους του οποίου το δίκαιο είναι εφαρμοστέο στις συμβατικές ενοχές, ενώ η Σύμβαση των Βρυξελλών και ο κανονισμός 44/2001 έχουν ως σκοπό τον προσδιορισμό του κράτους του οποίου τα δικαστήρια έχουν δικαιοδοσία επί αστικών και εμπορικών διαφορών.

75. Παρά τους διαφορετικούς σκοπούς, υπάρχουν πολλοί λόγοι που δικαιολογούν το σκεπτικό ότι η ερμηνεία από το Δικαστήριο της Συμβάσεως της Ρώμης και του κανονισμού Ρώμη Ι μπορεί να χρησιμεύσει για την ερμηνεία της Συμβάσεως των Βρυξελλών και του κανονισμού 44/2001.

76. Πρώτον, η έβδομη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού Ρώμη Ι διευκρινίζει ότι το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής και οι διατάξεις του κανονισμού αυτού πρέπει να συνάδουν με τον κανονισμό 44/2001. Το προοίμιο της Συμβάσεως της Ρώμης διευκρίνιζε ήδη συναφώς ότι η Σύμβαση αυτή επιδίωκε τη συνέχιση, στο πεδίο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, του έργου ενοποιήσεως του δικαίου που έχει ήδη αρχίσει στην Κοινότητα, ιδίως στον τομέα της διεθνούς δικαιοδοσίας και εκτελέσεως αποφάσεων.

77. Δεύτερον, το Δικαστήριο έχει ήδη προβεί επανειλημμένως σε παράλληλη ερμηνεία των κειμένων αυτών, ιδίως όσον αφορά τις διατάξεις περί συμβάσεων εργασίας που περιέχονται στη Σύμβαση της Ρώμης και στη Σύμβαση των Βρυξελλών [26].

78. Τρίτον, οι διατάξεις περί συμβάσεων εργασίας που περιέχονται στα κείμενα αυτά επιδιώκουν τον ίδιο σκοπό, δηλαδή την εξασφάλιση κατάλληλης προστασίας στον εργαζόμενο ως ασθενέστερο συμβαλλόμενο [27].

24 Βλ., επίσης, αποφάσεις της 19ης Φεβρουαρίου 2002, Besix (C-256/00, EU:C:2002:99, σκέψη 38), και της 10ης Απριλίου 2003, Pugliese (C-437/00, EU:C:2003:219, σκέψη 19).

25 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη Ι) (ΕΕ 2008, L 177, σ. 6, στο εξής: κανονισμός Ρώμη Ι).

26 Όσον αφορά τις διατάξεις που αφορούν τις συμβάσεις εργασίας που περιέχονται στη Σύμβαση της Ρώμης και στη Σύμβαση των Βρυξελλών, βλ. απόφαση της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψεις 33, 41, 42 και 45). Όσον αφορά άλλες διατάξεις, βλ. αποφάσεις της 7ης Δεκεμβρίου 2010, Pammer και Hotel Alpenhof (C-585/08 και C-144/09, EU:C:2010:740, σκέψεις 41 έως 43), της 21ης Ιανουαρίου 2016, ERGO Insurance και Gjensidige Baltic (C-359/14 et C-475/14, EU:C:2016:40, σκέψεις 40 έως 43), καθώς και της 28ης Ιουλίου 2016, Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, σκέψεις 36 έως 39).

27 Βλ., συναφώς, απόφαση της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψεις 40 έως 45).

79. Τέταρτον, επισημαίνω ότι το άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχεία α′ και β′, της Συμβάσεως της Ρώμης έχει την ίδια σχεδόν διατύπωση με το άρθρο 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001 [28].

80. Κατόπιν των ανωτέρω, θεωρώ ότι η νομολογία του Δικαστηρίου για την ερμηνεία του άρθρου 6, παράγραφος 2, στοιχεία α′ και β′, της Συμβάσεως της Ρώμης πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την ερμηνεία του άρθρου 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001.

81. Το Δικαστήριο ερμήνευσε το άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχεία α′ και β′, της Συμβάσεως της Ρώμης, μεταξύ άλλων, στις αποφάσεις Koelzsch και Voogsgeerd [29]. Οι αποφάσεις αυτές, οι οποίες αφορούσαν εργαζομένους που απασχολούνταν στους τομείς των οδικών και των ναυτιλιακών μεταφορών αντίστοιχα, έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις κρινόμενες υποθέσεις οι οποίες αφορούν εργαζομένους που απασχολούνται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

82. Σε εκείνες τις περιπτώσεις συμβάσεων εργασίας, οι οποίες εκτελούνταν στο έδαφος περισσότερων κρατών, το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 6, παράγραφος 2, της Συμβάσεως της Ρώμης εισήγαγε ιεράρχηση των κριτηρίων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του εφαρμοστέου δικαίου στη σύμβαση εργασίας [30]. Ειδικότερα, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της προστασίας του εργαζομένου, έκρινε ότι το κριτήριο της χώρας όπου ο εργαζόμενος «παρέχει συνήθως την εργασία του», το οποίο προβλέπεται από την παράγραφο 2 στοιχείο α′, του άρθρου 6 της Συμβάσεως αυτής, πρέπει να ερμηνεύεται ευρέως, ενώ το κριτήριο της έδρας της «[εγκαταστάσεως] που τον προσέλαβε», το οποίο προβλέπεται από την παράγραφο 2, στοιχείο β′, του ίδιου άρθρου, μπορεί να εφαρμοστεί μόνον εφόσον το επιληφθέν δικαστήριο δεν είναι σε θέση να καθορίσει τη χώρα της συνήθους παροχής της εργασίας [31].

83. Ως εκ τούτου, το άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο α′, της Συμβάσεως της Ρώμης έχει εφαρμογή και στην περίπτωση στην οποίαν ο εργαζόμενος ασκεί τις δραστηριότητές του σε περισσότερα του ενός συμβαλλόμενα κράτη, όταν το επιληφθέν δικαστήριο έχει τη δυνατότητα να καθορίσει το κράτος με το οποίο έχει σημαντικό σύνδεσμο η εργασία [32].

84. Σε μια τέτοια περίπτωση, πρέπει να θεωρηθεί ότι το κριτήριο της χώρας της συνήθους παροχής της εργασίας αναφέρεται στον τόπο στον οποίον ή από τον οποίον ο εργαζόμενος ασκεί πραγματικά τις επαγγελματικές του δραστηριότητες και, ελλείψει εργασιακού κέντρου, στον τόπο όπου ο εργαζόμενος ασκεί το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων του [33].

85. Στη συνέχεια, το Δικαστήριο, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της εργασίας στους τομείς των οδικών και των ναυτιλιακών μεταφορών, αναφέρθηκε σε ορισμένα στοιχεία που μπορούν να λαμβάνονται υπόψη από το εθνικό δικαστήριο κατ' εφαρμογήν των ως άνω κριτηρίων. Το εθνικό δικαστήριο θα πρέπει να καθορίζει σε ποιο κράτος βρίσκεται ο τόπος με βάση τον οποίον ο εργαζόμενος ασκεί τις σχετικές με τη μεταφορά δραστηριότητές του, λαμβάνει οδηγίες για τις δραστηριότητές του αυτές και οργανώνει την εργασία του, καθώς και ο τόπος στον οποίον

28 Το άρθρο 6, παράγραφος 2, της Συμβάσεως της Ρώμης έχει ως εξής: «Παρά τις διατάξεις του άρθρου 4, και εφόσον δεν έχει γίνει επιλογή σύμφωνα με το άρθρο 3, η σύμβαση εργασίας διέπεται: α) από το δίκαιο της χώρας όπου ο εργαζόμενος παρέχει συνήθως την εργασία του σε εκτέλεση της σύμβασης, ακόμη κι αν έχει αποσπασθεί προσωρινά σε άλλη χώρα, ή β) αν ο εργαζόμενος δεν παρέχει συνήθως την εργασία του σε μία μόνο χώρα, από το δίκαιο της χώρας όπου βρίσκεται η εγκατάσταση που τον προσέλαβε, εκτός αν από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η σύμβαση εργασίας συνδέεται στενότερα με άλλη χώρα, οπότε εφαρμοστέο είναι το δίκαιο της άλλης αυτής χώρας.»

29 Αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151), και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842).

30 Βλ., συναφώς, απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψη 34).

31 Βλ., συναφώς, αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψεις 42 και 43), και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψη 35).

32 Αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψη 44), και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψη 36).

33 Αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψη 45), και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψη 37).

βρίσκονται τα εργαλεία για την εκτέλεση της εργασίας του[34]. Πρέπει επίσης να εξακριβώνει, αν χρειαστεί, ποιοι είναι οι τόποι στους οποίους πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο η μεταφορά, οι τόποι εκφορτώσεως του εμπορεύματος, καθώς και ο τόπος όπου ο εργαζόμενος επιστρέφει μετά την εργασία του[35].

Γ. Ο προσδιορισμός του «τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του» υπό τις περιστάσεις των διαφορών των κυρίων δικών

86. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 44/2001, η εφαρμογή του οποίου στις περιστάσεις των διαφορών των κυρίων δικών δεν αμφισβητήθηκε από τους διαδίκους που υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο.

87. Εξέθεσα ήδη τους λόγους για τους οποίους η νομολογία σχετικά με τις αντίστοιχες διατάξεις της Συμβάσεως των Βρυξελλών και της Συμβάσεως της Ρώμης είναι λυσιτελής για τους σκοπούς της ερμηνείας της διατάξεως αυτής[36].

88. Απομένει να καθοριστούν, βάσει της νομολογίας αυτής, τα κριτήρια που επιτρέπουν τον προσδιορισμό του «τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του», κατά την έννοια του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 44/2001, στις περιστάσεις των διαφορών των κυρίων δικών.

1. Ο τόπος «στον οποίον ή από τον οποίον» ο εργαζόμενος εκπληρώνει κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του

89. Από τις ως άνω αποφάσεις προκύπτει ότι, όταν η εργασία παρέχεται στο έδαφος περισσότερων κρατών μελών, το κριτήριο του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 44/2001 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εννοεί τον «τόπο στον οποίον ή από τον οποίον» ο εργαζόμενος εκπληρώνει κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του[37].

90. Το Δικαστήριο διατύπωσε έτσι ένα διπλό κριτήριο («τόπος στον οποίον» ή «τόπος από τον οποίον») για τους σκοπούς της εφαρμογής της διατάξεως αυτής στην περίπτωση εργαζομένων που ασκούν τα καθήκοντά τους σε περισσότερα κράτη μέλη. Λαμβανομένης υπόψη της υποχρεώσεως ερμηνείας της διατάξεως αυτής κατά τρόπο ευρύ[38], καθώς και της χρήσεως από το Δικαστήριο του συνδέσμου «ή», εκτιμώ ότι απόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εφαρμόσει μια από τις εναλλακτικές του διπλού αυτού κριτηρίου. Όπως, δηλαδή, επισήμαναν ορθώς η Ryanair και η Επιτροπή, το δικαστήριο αυτό πρέπει να προσπαθήσει να προσδιορίσει, υπό το πρίσμα του συνόλου των σχετικών περιστάσεων:

– είτε τον «τόπο στον οποίον» ο εργαζόμενος εκπληρώνει κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του,

– είτε τον «τόπο από τον οποίον» εκπληρώνει κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις αυτές.

34 Βλ. αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψεις 48 και 49), και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψεις 38 έως 41).

35 Βλ. απόφαση της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψη 49).

36 Βλ. σημεία 59 έως 61 και 73 έως 80 των παρουσών προτάσεων.

37 Βλ., συναφώς, αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1993, Mulox IBC (C-125/92, EU:C:1993:306, σκέψη 24), της 9ης Ιανουαρίου 1997, Rutten (C-383/95, EU:C:1997:7, σκέψη 23), της 27ης Φεβρουαρίου 2002, Weber (C-37/00, EU:C:2002:122, σκέψη 58), της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψη 50), και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψη 37). Βλ. σημεία 65, 69, 72 και 84 των παρουσών προτάσεων.

38 Βλ. σημείο 82 των παρουσών προτάσεων.

91. Υπενθυμίζεται ότι οι διαφορές των κυρίων δικών αφορούν εργαζομένους οι οποίοι απασχολούνταν ως προσωπικό θαλάμου επιβατών (ιπτάμενοι συνοδοί ή φροντιστές) σε αεροσκάφη τα οποία εκμεταλλευόταν η Ryanair. Οι εργαζόμενοι αυτοί παρείχαν την εργασία τους σε περισσότερα κράτη μέλη: στο Βέλγιο, όπου βρισκόταν το αεροδρόμιο αναχωρήσεως (Charleroi), στο κράτος μέλος του αεροδρομίου αφίξεως και στα λοιπά κράτη μέλη από τα οποία διέρχονταν κατά την πτήση.

92. Θεωρώ ότι δεν είναι δυνατόν, υπό τις περιστάσεις αυτές, να προσδιοριστεί ο «τόπος στον οποίον» οι εν λόγω εργαζόμενοι εκπλήρωναν κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις τους έναντι των εργοδοτών τους. Πράγματι, είναι, κατά τη γνώμη μου, δύσκολο να αποδοθεί πρωτεύουσα σημασία σε κάποια από τις εργασίες που παρείχαν οι εργαζόμενοι στο αεροδρόμιο αναχωρήσεως, επί του αεροσκάφους ή στο αεροδρόμιο αφίξεως.

93. Αντιθέτως, θεωρώ ότι είναι δυνατόν, βάσει των πραγματικών διαπιστώσεων που διατυπώνει το αιτούν δικαστήριο στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, να προσδιοριστεί ο «τόπος από τον οποίον» οι εν λόγω εργαζόμενοι εκπλήρωναν κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις τους έναντι των εργοδοτών τους.

94. Η ερμηνεία αυτή θεωρώ ότι επιβεβαιώνεται από τις νομοπαρασκευαστικές εργασίες για την έκδοση του κανονισμού Ρώμη Ι. Πράγματι, όπως επισήμαναν η Γαλλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, από τις εργασίες αυτές προκύπτει ότι η εισαγωγή του όρου «χώρα από την οποία» στο άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού αφορούσε ειδικά (όχι όμως και αποκλειστικά) το προσωπικό που εργάζεται σε αεροσκάφη [39].

95. Στο αιτούν δικαστήριο, βεβαίως, απόκειται να εκτιμήσει το σύνολο των πραγματικών περιστατικών που ασκούν επιρροή στον προσδιορισμό του τόπου αυτού, ωστόσο το Δικαστήριο έχει την εξουσία να καθοδηγήσει την εκτίμηση αυτή, παρέχοντας τα στοιχεία που μπορούν να ληφθούν συναφώς υπόψη [40].

2. Τα στοιχεία που ασκούν επιρροή κατά τον προσδιορισμό του τόπου «από τον οποίον» ο εργαζόμενος εκπληρώνει κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις του υπό τις περιστάσεις των διαφορών των κυρίων δικών

96. Χωρίς να ισχυρίζομαι ότι το αιτούν δικαστήριο προέβη σε εξαντλητική απαρίθμηση, θεωρώ ότι πολλές από τις περιστάσεις που αναφέρει και που παρατίθενται εν περιλήψει στα σημεία 34 έως 42 των παρουσών προτάσεων αποτελούν στοιχεία που ασκούν επιρροή κατά τον προσδιορισμό, στο πλαίσιο των διαφορών των κυρίων δικών, του «τόπου από τον οποίον» οι εκκαλούντες εκπλήρωναν κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις τους έναντι των εργοδοτών τους.

97. Πρώτον, οι εκκαλούντες άρχιζαν και τελείωναν την ημέρα εργασίας τους στο αεροδρόμιο του Charleroi. Κατά την άποψή μου, το γεγονός αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία, όπως επιβεβαιώνεται και από την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου [41].

39 Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη Ι) [COM(2005) 650 τελικό], της 15ης Δεκεμβρίου 2005, σ. 7, στην οποία αναφέρεται ότι «[ο] κανόνας αρχής […] συμπληρώθηκε με τους όρους "χώρα από την οποία …" για να ληφθεί υπόψη η νομολογία του [Δικαστηρίου] στο πλαίσιο του άρθρου 18 του κανονισμού [44/2001] και η ευρεία ερμηνεία του συνήθους τόπου εργασίας. *Αυτή η τροποποίηση επιτρέπει, για παράδειγμα, να εφαρμοστεί ο κανόνας στο προσωπικό που εργάζεται σε αεροσκάφη, εφόσον υπάρχει σταθερή βάση από την οποία διοργανώνεται η εργασία και στην οποία το συγκεκριμένο προσωπικό εκπληρώνει άλλες υποχρεώσεις έναντι του εργοδότη (καταχώρηση, έλεγχος ασφάλειας)*» (η υπογράμμιση δική μου).

40 Το Δικαστήριο ακολούθησε την προσέγγιση αυτή στις αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1993, Mulox IBC (C-125/92, EU:C:1993:306, σκέψη 25), της 9ης Ιανουαρίου 1997, Rutten (C-383/95, EU:C:1997:7, σκέψη 25), της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψεις 48 και 49), καθώς και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψεις 38 έως 41). Βλ. σημεία 66, 70 και 85 των παρουσών προτάσεων.

41 Βλ., συναφώς, αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1993, Mulox IBC (C-125/92, EU:C:1993:306, σκέψη 25), της 9ης Ιανουαρίου 1997, Rutten (C-383/95, EU:C:1997:7, σκέψη 25), της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψη 49), και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψεις 38 έως 40). Βλ. σημεία 66, 70 και 85 των παρουσών προτάσεων.

98. Δεύτερον, οι εκκαλούντες λάμβαναν οδηγίες για τις αποστολές τους και οργάνωναν την εργασία τους από το αεροδρόμιο του Charleroi μέσω του εσωτερικού ηλεκτρονικού δικτύου των εργοδοτών τους. Ο λυσιτελής χαρακτήρας του κριτηρίου αυτού έχει επισημανθεί επανειλημμένως από το Δικαστήριο [42].

99. Η Ryanair υποστηρίζει ότι το στοιχείο αυτό έπρεπε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αφορά τον τόπο στον οποίον βρίσκεται ο εργοδότης όταν αποστέλλει τις οδηγίες και οργανώνει την εργασία των υπαλλήλων του. Αυτή η αντίστροφη θεώρηση πρέπει να απορριφθεί για τους παρακάτω λόγους.

100. Αφενός, είναι αντίθετη προς τους όρους που χρησιμοποίησε το Δικαστήριο στις προπαρατεθείσες αποφάσεις, οι οποίες αναφέρονται ρητώς στον τόπο στον οποίον ο *εργαζόμενος* λαμβάνει τις οδηγίες και οργανώνει την εργασία του και όχι στον τόπο από τον οποίον ο *εργοδότης* αποστέλλει τις οδηγίες και οργανώνει την εργασία των υπαλλήλων του.

101. Αφετέρου, όπως ορθώς επισήμανε η Γαλλική Κυβέρνηση, αυτή η αντίστροφη θεώρηση έρχεται σε αντίθεση με τον σκοπό της προστασίας των εργαζομένων. Ειδικότερα, εκθέτει τους εργαζομένους σε κίνδυνο forum shopping εκ μέρους του εργοδότη, ο οποίος θα μπορεί έτσι να επιλέγει τον τόπο από τον οποίον θα αποστέλλει τις οδηγίες και θα οργανώνει την εργασία των υπαλλήλων του, κατά τρόπον ώστε να έχουν δικαιοδοσία τα δικαστήρια του τόπου αυτού, σύμφωνα με το κριτήριο του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α', του κανονισμού 44/2001.

102. Τρίτον, τα αεροσκάφη τα οποία εκμεταλλεύεται η Ryanair και επί των οποίων εργάστηκαν οι εκκαλούντες ως προσωπικό θαλάμου επιβατών στάθμευαν στο Charleroi. Το Δικαστήριο είχε συναφώς την ευκαιρία να διευκρινίσει ότι, στον τομέα των διεθνών μεταφορών, ο τόπος στον οποίον βρίσκονται τα εργαλεία εργασίας αποτελεί στοιχείο που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τον προσδιορισμό του τόπου από τον οποίον ο εργαζόμενος εκπληρώνει κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του [43].

103. Τέταρτον, οι εκκαλούντες υπείχαν συμβατική υποχρέωση να κατοικούν σε απόσταση μικρότερη της μιας ώρας από το αεροδρόμιο του Charleroi. Στην απόφαση Mulox IBC [44], το Δικαστήριο επισήμανε ότι ο εργαζόμενος είχε την κατοικία του στο κράτος όπου βρισκόταν το γραφείο από το οποίο ασκούσε τις δραστηριότητές του και στο οποίο επέστρεφε ύστερα από κάθε επαγγελματικό ταξίδι. Διευκρινίζω ότι, λαμβανομένης υπόψη της διατυπώσεως των προδικαστικών ερωτημάτων, το στοιχείο αυτό δεν αφορά τον τόπο της πραγματικής κατοικίας του εργαζομένου, αλλά τον τόπο εργασίας κοντά στον οποίον κατοικεί, δηλαδή, στις διαφορές των κυρίων δικών, το αεροδρόμιο του Charleroi [45]. Κατά τη γνώμη μου, η άποψη ότι το στοιχείο αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη ενισχύεται ακόμη περισσότερο από την ύπαρξη συμβατικής ρήτρας, η οποία υποχρεώνει τους εργαζομένους να κατοικούν σε μικρή απόσταση από τον εν λόγω τόπο εργασίας.

104. Πέμπτον, το αιτούν δικαστήριο διαπίστωσε την ύπαρξη κοινού γραφείου (crewroom) της Crewlink και της Ryanair στο αεροδρόμιο Charleroi. Η ύπαρξη γραφείου το οποίο διατίθεται από τον εργοδότη αποτελεί ένα ακόμη στοιχείο το οποίο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, όπως έχει επισημάνει η νομολογία του Δικαστηρίου [46].

42 Βλ. αποφάσεις της 9ης Ιανουαρίου 1997, Rutten (C-383/95, EU:C:1997:7, σκέψη 25), της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψη 49), και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψη 38). Βλ. σημεία 70 και 85 των παρουσών προτάσεων.

43 Βλ. αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψη 49), και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψη 38). Βλ. σημείο 85 των παρουσών προτάσεων.

44 Βλ. απόφαση της 13ης Ιουλίου 1993 (C-125/92, EU:C:1993:306, σκέψη 25) και σημείο 66 των παρουσών προτάσεων.

45 Για να δώσω ένα υποθετικό παράδειγμα, αν ένας από τους εκκαλούντες είχε την κατοικία του σε ένα γαλλικό χωριό σε απόσταση μικρότερη της μιας ώρας από το αεροδρόμιο του Charleroi, σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας του, το γεγονός αυτό θα αποτελούσε στοιχείο βάσει του οποίου το αεροδρόμιο του Charleroi –και όχι ο τόπος κατοικίας του στο γαλλικό έδαφος– θα ήταν ο τόπος από τον οποίον ο εργαζόμενος αυτός θα εκπλήρωνε κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του.

46 Βλ. αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1993, Mulox IBC (C-125/92, EU:C:1993:306, σκέψη 25), και της 9ης Ιανουαρίου 1997, Rutten (C-383/95, EU:C:1997:7, σκέψη 25). Βλ. σημεία 66 και 70 των παρουσών προτάσεων.

105. Έκτον, το εν λόγω δικαστήριο διευκρίνισε ότι οι εκκαλούντες ήταν υποχρεωμένοι να μεταβαίνουν στο αεροδρόμιο του Charleroi σε περίπτωση αδυναμίας εργασίας, καθώς και σε περίπτωση πειθαρχικού προβλήματος. Καίτοι το Δικαστήριο δεν έχει ακόμη κληθεί να αποφανθεί ως προς το αν το γεγονός αυτό ασκεί επιρροή, εκτιμώ ότι το στοιχείο αυτό μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικά στον προσδιορισμό του τόπου από τον οποίον οι εκκαλούντες εκπλήρωναν κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις τους.

106. Θεωρώ ότι τα έξι αυτά στοιχεία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να προσδιοριστεί, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α', του κανονισμού 44/2001, ο τόπος από τον οποίον οι εκκαλούντες εκπλήρωναν κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις τους υπό τις περιστάσεις των διαφορών των κυρίων δικών.

107. Καίτοι απόκειται στο Δικαστήριο να καθορίσει τα στοιχεία αυτά, είναι έργο του αιτούντος δικαστηρίου να τα εφαρμόσει συγκεκριμένα στις διαφορές των κυρίων δικών. Ενδεικτικά, είμαι της γνώμης ότι, βάσει των διαπιστώσεων που εξέθεσε το δικαστήριο αυτό στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως σε σχέση με τα πραγματικά περιστατικά, τα έξι αυτά στοιχεία υποδεικνύουν ομόφωνα τα δικαστήρια του τόπου όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο του Charleroi, όπως, άλλωστε, επισήμανε η Επιτροπή.

108. Διευκρινίζεται επίσης ότι το αν ο εργαζόμενος προσελήφθη απευθείας από τη Ryanair (υπόθεση C-169/16) ή τέθηκε στη διάθεσή της από την Crewlink (υπόθεση C-168/16) δεν ασκεί επιρροή στον προσδιορισμό του τόπου της συνήθους παροχής εργασίας, κατά την έννοια του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α', του κανονισμού 44/2001, όπως υποστήριξαν οι εκκαλούντες, η Ryanair και η Γαλλική Κυβέρνηση. Ειδικότερα, ο τόπος αυτός πρέπει να είναι ο ίδιος για τις δύο αυτές κατηγορίες εργαζομένων αν οι υποχρεώσεις που υπέχουν δυνάμει των συμβάσεων εργασίας τους είναι παρόμοιες· η διαπίστωση αυτή δεν αμφισβητήθηκε στο πλαίσιο των κύριων δικών. Επομένως, ο τόπος αυτός είναι ανεξάρτητος από τον νομικό σύνδεσμο που υφίσταται μεταξύ του εργαζομένου και του προσώπου προς το οποίο παρέχεται η εργασία.

3. Η έδρα βάσεως ως στοιχείο που ασκεί εμμέσως επιρροή

109. Δεδομένου ότι τα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο αφορούν ρητώς την έδρα βάσεως ως κριτήριο βάσει του οποίου προσδιορίζεται ο συνήθης τόπος εκτελέσεως της συμβάσεως εργασίας, κατά την έννοια του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α', του κανονισμού 44/2001, πρέπει να εξεταστεί ο λυσιτελής χαρακτήρας της.

110. Η έδρα βάσεως ορίζεται από τον κανόνα OPS 1.1095, 1.1095, σημείο 1.7, ο οποίος περιέχεται στο παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού 3922/91, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 1899/2006, ως ο τόπος που καθορίζεται για το μέλος του πληρώματος από τον αερομεταφορέα, από τον οποίον το μέλος του πληρώματος συνήθως ξεκινά και στον οποίο συνήθως καταλήγει μετά από μια περίοδο υπηρεσίας ή από διαδοχικές περιόδους υπηρεσίας και στον οποίον, υπό κανονικές συνθήκες, ο αερομεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για την παροχή καταλύματος στο συγκεκριμένο μέλος πληρώματος.

111. Σύμφωνα με τις εξηγήσεις που παρείχαν η Ryanair και η Επιτροπή, η έδρα βάσεως χρησιμοποιείται, μεταξύ άλλων, ως σημείο αναφοράς για τον υπολογισμό του χρόνου αναπαύσεως του προσωπικού που εργάζεται στα αεροσκάφη. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο διαπίστωσε ότι το αεροδρόμιο του Charleroi ήταν η μόνη έδρα βάσεως των εκκαλούντων καθ' όλη τη διάρκεια της συμβάσεως εργασίας τους.

112. Διευκρινίζω εκ των προτέρων ότι δεν θεωρώ δυνατόν, εφόσον δεν υπάρχει συναφώς ρητή παραπομπή, να εξαρτηθεί το περιεχόμενο της έννοιας του «τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του», όπως χρησιμοποιείται από το άρθρο 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001, από το περιεχόμενο μιας έννοιας που περιέχεται σε κείμενο του δικαίου της Ένωσης το οποίο αφορά το εντελώς διαφορετικό πεδίο της εναρμονίσεως των κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, όπως ορθώς υποστήριξε η Ιρλανδία.

113. Από την άποψη αυτή, το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001 είναι σαφώς διαφορετικό από εκείνο του άρθρου 11, παράγραφος 5, του κανονισμού 883/2004, το οποίο μνημονεύεται στα προδικαστικά ερωτήματα, καθόσον η τελευταία αυτή διάταξη περιέχει ρητή παραπομπή στην «έδρα βάσης, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού 3922/91».

114. Ως εκ τούτου, προκειμένου να δοθεί σαφής απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα του αιτούντος δικαστηρίου, δεν θεωρώ δυνατή την εξομοίωση της έννοιας του «τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του», όπως αναφέρεται στο άρθρο 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001, με εκείνη της «έδρας βάσεως», όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού 3922/91 όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 1899/2006.

115. Παρά τη διευκρίνιση αυτή, ωστόσο, η έδρα βάσεως δεν στερείται σημασίας για τους σκοπούς της ερμηνείας του άρθρου 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001. Ειδικότερα, λαμβανομένου υπόψη του ορισμού της, η έννοια αυτή συμπίπτει, τουλάχιστον εν μέρει, με το πρώτο στοιχείο στο οποίο αναφέρθηκα στο προηγούμενο τμήμα των προτάσεων, δηλαδή τον τόπο στον οποίον οι εργαζόμενοι αρχίζουν και τελειώνουν την ημέρα εργασίας τους, όπως υποστήριξαν η Ολλανδική Κυβέρνηση και η Επιτροπή. Θεωρώ ότι η έδρα βάσεως μπορεί επίσης να αντιστοιχεί στον τόπο κατοικίας του εργαζομένου, όπως υποστήριξε η Επιτροπή, δεδομένου ότι ο εργοδότης δεν υποχρεούται, κατ' αρχήν, να του παράσχει κατάλυμα στον τόπο αυτόν.

116. Επισημαίνω ότι η έδρα βάσεως μόνον εμμέσως μπορεί να ληφθεί υπόψη προκειμένου να προσδιοριστεί ο συνήθης τόπος εκτελέσεως της συμβάσεως εργασίας. Ειδικότερα, μπορεί να ληφθεί υπόψη μόνον στο μέτρο που επιβεβαιώνει τον λυσιτελή χαρακτήρα των ως άνω στοιχείων για τους σκοπούς του προσδιορισμού του τόπου αυτού.

117. Ας προστεθεί ότι, στην πράξη, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο η έδρα βάσεως, κατά την έννοια του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού 3922/91, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 1899/2006, να βρίσκεται, στις περισσότερες περιπτώσεις, στον τόπο στον οποίον ο εργαζόμενος εκτελεί συνήθως την εργασία του κατά την έννοια του άρθρου 19, σημείο 2, του κανονισμού 44/2001, όπως αυτός προσδιορίζεται βάσει των στοιχείων αυτών.

4. Ο αλυσιτελής χαρακτήρας της εθνικότητας των αεροσκαφών

118. Η Crewlink και η Ryanair επισήμαναν ότι, κατά τον προσδιορισμό του τόπου όπου οι εκκαλούντες εκτελούσαν συνήθως την εργασία τους, κατά την έννοια του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α', του κανονισμού 44/2001, πρέπει να ληφθεί υπόψη η εθνικότητα των αεροσκαφών επί των οποίων εργάζονταν.

119. Υπό τις περιστάσεις των διαφορών των κυρίων δικών, δεν αμφισβητείται ότι τα αεροσκάφη που εκμεταλλευόταν η Ryanair και επί των οποίων εργάζονταν οι εκκαλούντες ήταν νηολογημένα στην Ιρλανδία και, ως εκ τούτου, είχαν ιρλανδική εθνικότητα, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 17 της Συμβάσεως του Σικάγου[47].

47 Σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (στο εξής: Σύμβαση του Σικάγου).

120. Σύμφωνα με το επιχείρημα της Crewlink και της Ryanair, δεδομένης της ιρλανδικής εθνικότητας των εν λόγω αεροσκαφών, ο χρόνος εργασίας των εκκαλούντων επί των αεροσκαφών αυτών πρέπει να θεωρηθεί ως χρόνος εργασίας επί ιρλανδικού εδάφους, υπό το πρίσμα του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 44/2001.

121. Προτού εξηγήσω τους λόγους για τους οποίους το επιχείρημα αυτό είναι αβάσιμο, πρέπει να επισημάνω ότι εξυπηρετεί συγκεκριμένη στρατηγική. Ειδικότερα, είναι δυνατόν ο χρόνος εργασίας επί του αεροσκάφους να είναι συχνά μεγαλύτερος από εκείνον στο αεροδρόμιο αναχωρήσεως και στο αεροδρόμιο αφίξεως. Ως εκ τούτου, το να θεωρηθεί ότι ο χρόνος εργασίας επί ιρλανδικού αεροσκάφους πραγματοποιείται επί ιρλανδικού εδάφους για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 44/2001 θα μπορούσε, σε πολλές περιπτώσεις, να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι το προσωπικό του θαλάμου επιβατών παρέχει συνήθως την εργασία του επί ιρλανδικού εδάφους, όπως υποστήριξαν η Crewlink και η Ryanair στις κύριες δίκες.

122. Το αιτούν δικαστήριο, η Γαλλική Κυβέρνηση, η Ιρλανδία και η Επιτροπή ισχυρίζονται ότι το εν λόγω επιχείρημα είναι αβάσιμο και συμμερίζομαι την άποψη αυτή για τους ακόλουθους λόγους.

123. Πρώτον, καμία διάταξη του κανονισμού 44/2001 δεν περιέχει οποιαδήποτε παραπομπή στη Σύμβαση του Σικάγου ή στην εθνικότητα των αεροσκαφών επί των οποίων οι εργαζόμενοι παρέχουν την εργασία τους.

124. Δεύτερον, καμία διάταξη της Συμβάσεως του Σικάγου δεν προβλέπει ότι η παρεχόμενη επί αεροσκάφους εργασία πρέπει να θεωρείται ότι παρέχεται στο έδαφος του κράτους του οποίου την εθνικότητα έχει το αεροσκάφος.

125. Τρίτον, η έννοια της «εθνικότητας των αεροσκαφών», όπως προβλέπεται από το άρθρο 17 της Συμβάσεως του Σικάγου, δεν έχει ως σκοπό ούτε ως αποτέλεσμα την εξομοίωση του χώρου στο εσωτερικό του αεροσκάφους με το έδαφος του κράτους του οποίου το αεροσκάφος αυτό έχει την εθνικότητα. Πράγματι, η έννοια της εθνικότητας των αεροσκαφών χρησιμοποιείται, αφενός, για να οριοθετήσει το πεδίο εφαρμογής διαφόρων διατάξεων της Συμβάσεως αυτής, οι οποίες εφαρμόζονται αποκλειστικά στα αεροσκάφη που έχουν την εθνικότητα ενός των συμβαλλομένων κρατών[48], και, αφετέρου, για να απαγορεύσει τις διακρίσεις βάσει της εθνικότητας αυτής[49].

126. Δεδομένου ότι καμιά διάταξη της Συμβάσεως του Σικάγου δεν έχει ως αποτέλεσμα την εξομοίωση του χώρου στο εσωτερικό αεροσκάφους με το έδαφος του κράτους του οποίου το αεροσκάφος αυτό έχει την εθνικότητα, δεν βλέπω κανέναν λόγο για τον οποίον θα έπρεπε να θεωρηθεί ότι η εργασία επί ιρλανδικού αεροσκάφους παρέχεται επί ιρλανδικού εδάφους για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 44/2001.

48 Βλ. άρθρο 5 της συμβάσεως αυτής που αναφέρει ότι «[έ]καστον συμβαλλόμενο κράτος συμφωνεί όπως *άπαντα τα αεροσκάφη των ετέρων συμβαλλομένων Κρατών* άτινα δεν χρησιμοποιούνται διά τακτικάς διεθνείς αεροπορικάς υπηρεσίας δικαιούνται […] να εκτελώσι πτήσεις προς το έδαφός των» (η υπογράμμιση δική μου). Βλ., επίσης, το άρθρο 12 της εν λόγω συμβάσεως κατά το οποίο «[έ]καστον συμβαλλόμενο Κράτος αναλαμβάνει να υιοθετήση μέτρα όπως παν αεροσκάφος ιπτάμενον ύπερθεν ή χειρίζον εντός του εδάφους τους ως και *παν αεροσκάφος φέρον το σήμα της εθνικότητός του*, οπουδήποτε και αν ευρίσκηται τούτο, συμμορφούται προς τους εν ισχύι νόμους και κανονισμούς του Κράτους τούτου περί πτήσεως και χειρισμού αεροσκαφών» (η υπογράμμιση δική μου).

49 Βλ. άρθρο 9, στοιχείο β′, της συμβάσεως αυτής, κατά το οποίο «[έ]καστον συμβαλλόμενο Κράτος δύναται, διά λόγους στρατιωτικής ανάγκης ή τοιούτους δημοσίας ασφαλείας, να περιορίση ή ν' απαγορεύση ομοιομόρφως εις τα αεροσκάφη ετέρων Κρατών την πτήσιν ύπερθεν ωρισμένων ζωνών του εδάφους του, *εφ' όσον ουδεμία ως προς τούτο θα γίνηται διάκρισις μεταξύ των αεροσκαφών της εθνικότητός του […] και των αεροσκαφών των ετέρων συμβαλλομένων Κρατών*» (η υπογράμμιση δική μου). Βλ., επίσης, άρθρο 11 της ίδιας συμβάσεως, το οποίο αναφέρει ότι «[υ]πό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρούσης Συμβάσεως, οι νόμοι και κανονισμοί συμβαλλομένου Κράτους περί εισόδου και εξόδου εκ του εδάφους του αεροσκαφών εκτελούντων διεθνείς αεροπορικούς πλόας […] θα εφαρμόζωνται εις τα αεροσκάφη πάντων των συμβαλλομένων Κρατών *αδιακρίτως εθνικότητος*» (η υπογράμμιση δική μου).

127. Κατόπιν των ανωτέρω, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η εθνικότητα ενός αεροσκάφους, κατά την έννοια του άρθρου 17 της Συμβάσεως του Σικάγου, δεν ασκεί επιρροή και δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη από το εθνικό δικαστήριο για τους σκοπούς του προσδιορισμού του τόπου στον οποίον το προσωπικό θαλάμου επιβατών εκτελεί συνήθως την εργασία του, κατά την έννοια του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 44/2001.

5. Ο σκοπός της προστασίας των εργαζομένων

128. Απομένει να εξετάσω εν συντομία ένα επιχείρημα που προβάλλουν η Crewlink και η Ryanair σε σχέση με τον σκοπό της προστασίας των εργαζομένων.

129. Κατά τις εν λόγω μετέχουσες στη διαδικασία, ο σκοπός αυτός επιβάλλει την ερμηνεία του άρθρου 19, σημείο 2, στοιχείο α′, του κανονισμού 44/2001 υπό την έννοια ότι αναφέρεται στον τόπο εγκαταστάσεως του εργοδότη, δηλαδή, στην περίπτωση των επίδικων υποθέσεων, στην Ιρλανδία, καθόσον οι εργαζόμενοι αυτοί δεν ομιλούν πάντοτε τη γλώσσα διαδικασίας των δικαστηρίων του τόπου συνήθους εκτελέσεως της συμβάσεως εργασίας τους, η οποία εν προκειμένω, ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, είναι η γαλλική.

130. Το επιχείρημα αυτό, εκτός του ότι είναι αντίθετο στη ρητή διατύπωση της ως άνω διατάξεως, είναι και αβάσιμο, καθόσον οι εργαζόμενοι έχουν πάντοτε τη δυνατότητα, εφόσον το επιθυμούν, να προσφύγουν στα δικαστήρια του κράτους μέλους στο οποίο έχει την κατοικία του ο εργοδότης, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 19, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001. Ως εκ τούτου, δυσκολεύομαι να κατανοήσω πώς θα συνέβαλλε στην προστασία των εργαζομένων η κατάργηση του δικαιώματος προσφυγής στα δικαστήρια του τόπου συνήθους εκτελέσεως της συμβάσεως εργασίας.

131. Ας προστεθεί, ως εκ περισσού, ότι, κατά πάγια νομολογία, ο σκοπός της προστασίας των εργαζομένων διασφαλίζεται καλύτερα όταν οι διαφορές εκ συμβάσεως εργασίας υπάγονται στη δικαιοδοσία των δικαστηρίων του τόπου όπου ο εργαζόμενος εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του, καθώς αυτός είναι ο τόπος στον οποίον ο εργαζόμενος μπορεί με τα λιγότερα έξοδα να προσφεύγει στα δικαστήρια ή να αμύνεται ενώπιον αυτών[50].

VI. Πρόταση

132. Κατόπιν των ανωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα του cour du travail de Mons (δικαστήριο εργατικών διαφορών της Μονς, Βέλγιο) ως εξής:

Το άρθρο 19, σημείο 2, στοιχείο α′, του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση εργαζομένου που απασχολείται στον τομέα των διεθνών εναέριων μεταφορών ως μέλος προσωπικού του θαλάμου επιβατών, ο τόπος «όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του» δεν μπορεί να εξομοιωθεί με την «έδρα βάσεως», όπως αυτή ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΟΚ) 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 1899/2006, αλλά είναι ο τόπος στον οποίον ή από τον οποίον ο εργαζόμενος εκπληρώνει κατά κύριο λόγο τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του.

50 Αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1993, Mulox IBC (C-125/92, EU:C:1993:306, σκέψη 19), της 9ης Ιανουαρίου 1997, Rutten (C-383/95, EU:C:1997:7, σκέψη 17), της 27ης Φεβρουαρίου 2002 (Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, σκέψη 40), και της 10ης Απριλίου 2003, Pugliese (C-437/00, EU:C:2003:219, σκέψη 18).

Ο τόπος αυτός πρέπει να προσδιορίζεται από το εθνικό δικαστήριο υπό το πρίσμα όλων των περιστάσεων που ασκούν επιρροή στην υπόθεση και ιδίως:

– του τόπου όπου ο εργαζόμενος αρχίζει και τελειώνει την ημέρα εργασίας του,

– του τόπου στον οποίον σταθμεύουν συνήθως τα αεροσκάφη επί των οποίων παρέχει την εργασία του,

– του τόπου στον οποίον λαμβάνει γνώση των οδηγιών του εργοδότη του και οργανώνει την ημέρα εργασίας του,

– του τόπου στον οποίον υποχρεούται εκ της συμβάσεως να έχει την κατοικία του,

– του τόπου στον οποίον βρίσκεται το γραφείο που έχει τεθεί στη διάθεσή του από τον εργοδότη και

– του τόπου στον οποίον υποχρεούται να μεταβαίνει σε περίπτωση ανικανότητας προς εργασία, καθώς και σε περίπτωση πειθαρχικού προβλήματος.