



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (andra avdelningen)

den 14 september 2017*

”Begäran om förhandsavgörande – Civilrättsligt samarbete – Domstols behörighet – Behörighet vid tvister om anställningsavtal – Förordning (EG) nr 44/2001 – Artikel 19 led 2 a – Begreppet ’den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete’ – Luftfartsbranschen – Kabinpersonal – Förordning (EEG) nr 3922/91 – Begreppet ’stationeringsort’”

I de förenade målen C-168/16 och C-169/16,

angående två beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, från cour du travail de Mons (Arbetsdomstolen i andra instans i Mons, Belgien), av den 18 mars 2016, som inkom till domstolen den 25 mars 2016, i målen

Sandra Nogueira,

Victor Perez-Ortega,

Virginie Mauguit,

Maria Sanchez-Odogherty,

José Sanchez-Navarro

mot

Crewlink Ireland Ltd (C-168/16)

och

Miguel José Moreno Osacar

mot

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

meddelar

DOMSTOLEN (andra avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Ilešič, domstolens ordförande K. Lenaerts, tillika tillförordnad domare på andra avdelningen, samt domarna A. Rosas, C. Toader (referent) och E. Jarašiūnas,

* Rättegångsspråk: franska.

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitiesekreterare: handläggaren I. Illéssy,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 2 februari 2017,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Sandra Nogueira, Victor Perez-Ortega, Virginie Mauguit, Maria Sanchez-Odogherty, José Sanchez-Navarro och Miguel José Moreno Osacar, genom S. Gilson och F. Lambinet, avocats,
- Crewlink Ireland Ltd, genom S. Corbanie, advocaat, och F. Harmel, avocat,
- Ryanair Designated Activity Company, tidigare Ryanair Ltd, genom S. Corbanie, advocaat, F. Harmel och E. Vahida, avocats, samt genom G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros,
- Belgiens regering, genom C. Pochet, M. Jacobs och L. Van den Broeck, samtliga i egenskap av ombud,
- Irland, genom A. Joyce, i egenskap av ombud, biträdd av S. Kingston, barrister,
- Frankrikes regering, genom D. Colas, D. Segoin och C. David, samtliga i egenskap av ombud,
- Nederländernas regering, genom M. Bulterman och C. Schillemans, båda i egenskap av ombud,
- Sveriges regering, inledningsvis genom C. Meyer-Seitz, A. Falk, U. Persson och N. Otte Widgren, samtliga i egenskap av ombud, därefter genom C. Meyer-Seitz och A. Falk, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom M. Wilderspin, M. Heller och P. Costa de Oliveira, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 27 april 2017 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Respektive begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 19 led 2 a i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EGT L 12, 2001, s. 1) (nedan kallad Bryssel I-förordningen).
- 2 Respektive begäran har framställts i två olika mål, mellan å ena sidan Sandra Nogueira, Victor Perez-Ortega, Virginie Mauguit, Maria Sanchez-Odogherty och José Sanchez-Navarro (nedan gemensamt kallade Sandra Nogueira m.fl.) och å andra sidan Crewlink Ireland Ltd (nedan kallat Crewlink) (mål C-168/16), respektive mellan å ena sidan Miguel José Moreno Osacar och å andra sidan Ryanair Designated Activity Company, tidigare Ryanair Ltd (nedan kallat Ryanair) (mål C-169/16). Tvisterna gäller villkoren för fullgörelse respektive uppsägning av Sandra Nogueiras m.fl. respektive José Moreno Osacars anställningsavtal samt huruvida belgiska domstolar har internationell behörighet att pröva dessa tvister.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

- 3 Konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago (Förenta staterna) den 7 december 1944 (nedan kallad Chicagokonventionen), har ratificerats av samtliga medlemsstater i Europeiska unionen. Europeiska unionen är emellertid inte part i konventionen.
- 4 Artikel 17 i denna konvention har följande lydelse:
- ”Ett luftfartyg har den stats nationalitet, i vilken det är registrerat.”

Unionsrätt

- 5 Skälen 13 och 19 i Bryssel I-förordningen har följande lydelse:
- ”(13) Vid försäkrings-, konsument- och anställningsavtal bör den svagare parten skyddas genom behörighetsbestämmelser som är förmånligare för dennes intressen än de allmänna bestämmelserna.
- ...
- (19) Kontinuiteten mellan [konventionen av den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (EGT L 299, 1972, s. 32; svensk utgåva, EGT C 15, 1997, s. 30), i dess lydelse enligt senare konventioner om nya medlemsstaters tillträde till denna konvention] och denna förordning bör säkerställas, och övergångsbestämmelser bör därför införas. Likaså måste kontinuitet råda när det gäller [[EU]-domstolens tolkning av bestämmelserna i [denna konvention], och [det första protokollet om domstolens tolkning av konventionen från år 1968, i dess uppdaterade och ändrade lydelse (EGT C 27, 1998, s. 28)] bör därför fortsätta att också tillämpas på de fall som har anhängiggjorts när förordningen träder i kraft.”
- 6 Avsnitt 5 i kapitel II i förordningen, som består av artiklarna 18–21, innehåller behörighetsregler för tvister om anställningsavtal.
- 7 Artikel 18 led 1 i nämnda förordning har följande lydelse:
- ”Om talan avser anställningsavtal gäller i fråga om behörigheten, om inte annat följer av artikel 4 och artikel 5.5, bestämmelserna i detta avsnitt.”
- 8 I artikel 19 i förordningen föreskrivs följande:
- ”Talan mot en arbetsgivare som har hemvist i en medlemsstat kan väckas
- 1) vid domstolen i den medlemsstat där arbetsgivaren har hemvist, eller
 - 2) i en annan medlemsstat
 - a) vid domstolen i den ort där arbetstagaren vanligtvis utför eller senast utförde sitt arbete, eller
 - b) om arbetstagaren inte vanligtvis utför eller utförde sitt arbete i ett och samma land, vid domstolen i den ort där det affärsställe vid vilket arbetstagaren anställts är eller var beläget.”

- 9 Artikel 21 i Bryssel I-förordningen har följande lydelse:

”Avvikelser från bestämmelserna i detta avsnitt i ett avtal om domstols behörighet gäller endast om avtalet

1) har ingåtts efter tvistens uppkomst, eller

2) ger arbetstagaren rätt att väcka talan vid andra domstolar än dem som anges i detta avsnitt.”

- 10 I inledningen till Romkonventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser, öppnad för undertecknande i Rom den 19 juni 1980 (EGT L 266, 1980, s. 1) (nedan kallad Romkonventionen), föreskrivs följande:

”De Höga Fördragsslutande Parterna i fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen

som är angelägna om att på den internationella privaträttens område fullfölja det lagharmoniseringsarbete som redan har påbörjats inom gemenskapen, särskilt när det gäller domstolsbehörighet och verkställighet av domar,

som önskar skapa enhetliga regler om tillämplig lag för avtalsförpliktelser,

har kommit överens om följande ...”

- 11 Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 1991, s. 4; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 52), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 (EUT L 377, 2006, s. 1) (nedan kallad förordning nr 3922/91), avser – såsom föreskrivs i artikel 1 – ”harmoniseringen av sådana tekniska krav och administrativa förfaranden inom den civila luftfarten som avser drift och underhåll av luftfartyg, och personal och organisationer som sysslar med sådan verksamhet”.

- 12 Förordningen innehöll en bilaga III som upphävdes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 2008, s. 1). I bilagan fanns ett kapitel Q med rubriken ”Begränsningar av flygtjänst- och tjänstgöringstiden samt krav på vila”. Lufttrafik (OBS) 1.1090, punkt 3.1, som ingick i detta kapitel hade följande lydelse:

”En operatör skall fastställa en stationeringsort för varje besättningsmedlem.”

- 13 I nämnda kapitel fanns även OPS 1.1095 som, i punkt 1.7, definierade begreppet ”stationeringsort” såsom ”[d]en av operatören för varje besättningsmedlem fastställda ort där besättningsmedlemmen vanligen inleder och avslutar en tjänstgöringsperiod eller en serie tjänstgöringsperioder och där operatören vanligen inte är ansvarig för besättningsmedlemmens inkvartering”.

- 14 OPS 1.1110, som också fanns i bilaga III, kapitel Q, i förordning nr 3922/91, med rubriken "Viloperioder", hade följande lydelse:

"1. Minimitid för vila

- 1.1. Minimiperioden för vila före inledandet av en flygtjänstperiod som börjar vid stationeringsorten skall vara minst lika lång som föregående flygtjänstperiod eller minst 12 timmar.
- 1.2. Minimiviloperioden före inledandet av en flygtjänstperiod som börjar på annan plats än stationeringsorten skall vara minst lika lång som föregående flygtjänstperiod eller minst 10 timmar. Då minimitiden för vila utnyttjas på annan ort än stationeringsorten, skall operatören möjliggöra 8 timmars sömn med vederbörlig hänsyn till resbehov och andra fysiologiska behov.
..."

- 15 I fråga om social trygghet nämns begreppet "stationeringsort" i skäl 18b i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen (EUT L 166, 2004, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 465/2012 av den 22 maj 2012 (EUT L 149, 2012, s. 4). Skäl 18b har följande lydelse:

"I bilaga III till [förordning nr 3922/91] definieras begreppet 'stationeringsort' för flygbesättning och kabinpersonal som den av operatören för varje besättningsmedlem fastställda ort där besättningsmedlemmen vanligen inleder och avslutar en tjänstgöringsperiod eller en serie tjänstgöringsperioder, och där operatören vanligen inte är ansvarig för besättningsmedlemmens inkvartering. För att underlätta tillämpningen av avdelning II i den här förordningen på flygbesättning och kabinbesättning, är det motiverat att använda begreppet 'stationeringsort' som kriterium för fastställande av tillämplig lagstiftning för flygbesättning och kabinbesättning. Emellertid bör den tillämpliga lagstiftningen för flygbesättning och kabinbesättning förbli stabil, och principen om 'stationeringsort' bör inte medföra att den tillämpliga lagstiftningen ofta ändras på grund av branschens arbetsmönster eller säsongsrelaterad efterfrågan."

- 16 I artikel 11 i förordning nr 883/2004, under avdelning II som avser bestämmande av tillämplig lagstiftning, föreskrivs följande:

"1. De personer som denna förordning tillämpas på skall omfattas av endast en medlemsstats lagstiftning. Denna lagstiftning skall fastställas i enlighet med denna avdelning.

...

3. Om inget annat följer av artiklarna 12-16, skall

- a) en person som har anställning eller bedriver verksamhet som egenföretagare i en medlemsstat omfattas av lagstiftningen i den medlemsstaten,

...

5. Arbete som innebär att en medlem av flygbesättningen eller kabinbesättningen utför tjänster som rör passagerar- eller godsbefordran, ska anses vara arbete som bedrivs i den medlemsstat där stationeringsorten, enligt definitionen i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91, är belägen."

- 17 I artikel 3 i förordning nr 465/2012 preciseras att artikel 11.5 i förordning nr 883/2004 träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Då offentliggörandet skedde den 8 juni 2012 är de ändringar som gjordes genom denna förordning följaktligen inte tillämpliga i tidsmässigt hänseende (*ratione temporis*) i de nationella målen.

Målen vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

Mål C-169/16

- 18 Den 21 april 2008 ingick Miguel José Moreno Osacar i Spanien ett anställningsavtal med Ryanair, ett flygbolag som har sitt säte i Irland.
- 19 Enligt avtalet bestod hans arbetsuppgifter i att ombesörja "passagerarsäkerhet, omhändertagande, assistans och kontroll av passagerare, bistånd vid ombord- och avstigning ... försäljning ombord och invändig städning av flygplanen, säkerhetskontroll och alla andra relevanta uppgifter som bolaget kan ... tilldela".
- 20 Avtalet var avfattat på engelska och föreskrev att irländska domstolar var behöriga att pröva eventuella framtida tvister mellan parterna avseende avtalets fullgörande respektive uppsägning. Vidare angavs att irländsk rätt var tillämplig på anställningsförhållandet. I avtalet angavs även att det arbete som Miguel José Moreno Osacars utförde i egenskap av kabinpersonal skulle anses ha utförts i Irland, eftersom arbetsuppgifterna utfördes ombord på flygplan som var registrerade i denna medlemsstat och som tillhör detta flygbolag.
- 21 I Miguel José Moreno Osacars anställningsavtal angavs att stationeringsorten var Charleroi flygplats (Belgien). Enligt avtalet var han skyldig att vara bosatt mindre än en timmes väg från stationeringsorten, vilket var anledningen till att han bosatte sig i Belgien.
- 22 Den 1 april 2009 befordrades Miguel José Moreno Osacar till "superviseur" och den 16 juni 2011 sade han upp sig.
- 23 Miguel José Moreno Osacar anser att hans före detta arbetsgivare är skyldig att följa och tillämpa bestämmelserna i belgisk lagstiftning och att domstolarna i detta land är behöriga att pröva hans talan. Genom stämningsansökan den 8 december 2011 väckte han därför talan mot Ryanair vid tribunal du travail de Charleroi (Arbetsdomstolen i första instans i Charleroi, Belgien) och yrkade att hans före detta arbetsgivare skulle förpliktas att utbetala olika ersättningar till honom.
- 24 Ryanair har bestritt att de belgiska domstolarna skulle vara behöriga att pröva talan. Bolaget har härvidlag gjort gällande att målet har en nära och konkret anknytning till irländska domstolar. Utöver prorogationsklausulen och valet av irländsk rätt såsom tillämplig lag, har bolaget påpekat att Miguel José Moreno Osacar har omfattats av irländsk rätt såvitt gäller skatt och social trygghet, att han utförde sina arbetsuppgifter enligt avtalet ombord på flygplan som var registrerade i Irland och som omfattades av denna medlemsstats rättsordning. Ryanair menade också att även om Miguel José Moreno Osacar undertecknat sitt anställningsavtal i Spanien blev avtalet giltigt först när det undertecknats av Ryanair på bolagets säte i Irland.
- 25 I dom av den 4 november 2013 fann tribunal du travail de Charleroi (Arbetsdomstolen i första instans i Charleroi) att belgiska domstolar saknade behörighet att pröva Miguel José Moreno Osacars talan, varpå han överklagade domen till den hänskjutande domstolen, cour du travail de Mons (Arbetsdomstolen i andra instans i Mons (Belgien)).

- 26 Den hänskjutande domstolen har inledningsvis redogjort för vissa fastställda faktiska omständigheter. Nämda domstol har betonat att Miguel José Moreno Osacar alltid påbörjade sin arbetsdag på Charlerois flygplats och även avslutande den där. Han var även tvungen att ibland stanna kvar där och vänta på att eventuellt behöva rycka in och ersätta en frånvarande kollega.
- 27 Efter att ha gjort dessa preciseringar påpekar samma domstol att den först måste avgöra huruvida belgiska domstolar är behöriga att pröva målet innan den avgör det i sak.
- 28 Samma domstol slog därefter fast att prorogationsklausulen inte kunde göras gällande mot Miguel José Moreno Osacar enligt artikel 21 Bryssel I-förordningen och att prövningen av denna fråga ska ske med avseende på artikel 19 led 2 i nämnda förordning. Den hänskjutande domstolen har påpekat att nämnda bestämmelse anger flera olika domstolar som behöriga att pröva tvister beträffande ett anställningsavtal. Bland dessa olika domstolar anser den hänskjutande domstolen att den ort där arbetstagaren vanligtvis utför arbetet är ett väsentligt kriterium i EU-domstolens praxis sedan lång tid tillbaka för att avgöra behörighetsfrågan.
- 29 När den anställde utför sitt arbete i flera medlemsstater följer det av EU-domstolens praxis och i synnerhet av punkt 24 i domen av den 13 juli 1993, *Mulox IBC* (C-125/92, EU:C:1993:306), att den ort där arbetet vanligtvis utförs kan definieras såsom ”den ort där eller från vilken arbetstagaren huvudsakligen uppfyller sina förpliktelser gentemot arbetsgivaren”. För att fastställa denna ort ska de nationella domstolarna följaktligen använda en metod som bygger på olika faktorer, det vill säga beakta samtliga omständigheter i det aktuella målet för att fastställa den stat som anställningsförhållandet har den starkaste kopplingen till.
- 30 Fastställande av vilken domstol som är behörig att pröva mål som flygbolagens kabinpersonal väckt vid medlemsstaternas domstolar medför emellertid särskilda svårigheter.
- 31 När det rent konkret gäller att fastställa ”det faktiska centrat för anställningsförhållandet” för nämnda personer, undrar den hänskjutande domstolen om detta uttryck inte till syvende och sist är mycket nära besläktat med uttrycket ”stationeringsort” i bilaga III till förordning nr 3922/91, vilket även hänvisningen till detta uttryck i unionsrätten på området för social trygghet tyder på.
- 32 Under dessa omständigheter beslutade *cour du travail de Mons* (Arbetsdomstolen i andra instans i Mons) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till EU-domstolen:

”Med hänsyn till följande:

- Kraven på förutsebara lösningar och rättssäkerhet som präglat antagandet av regler om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, såsom dessa följer av [konventionen av den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, i dess ändrade lydelse enligt senare konventioner med anledning av nya medlemsstaters tillträde till konventionen], samt av [Bryssel I-förordningen] (se, bland annat, dom av den 19 juli 2012, *Mahamdia* (C-154/11, EU:C:2012:491), punkterna 44 och 46).
- De särskilda omständigheter som råder inom den europeiska luftfartssektorn, där kabinpersonal hos flygbolag med säte i en av unionens stater varje dag flyger över Europeiska unionens territorium med utgångspunkt från en stationeringsort som, i likhet med vad som är för handen i förevarande mål, kan vara belägen i en annan av unionens stater.
- De särskilda omständigheter som kännetecknar förevarande mål och som beskrivits i skälen till detta [beslut om hänskjutande].

- Det kriterium som följer av begreppet 'stationeringsort' (såsom denna definieras i bilaga III till förordning [nr 3922/91]) vilket används i förordning nr 883/2004 för att fastställa den lag om social trygghet som är tillämplig på flygbesättning och kabinbesättning från och med den 28 juni 2012.
- Den rättspraxis som utvecklats av Europeiska unionens domstol i de domar som citeras i skälen ovan till förevarande beslut.

Ska, med hänsyn därtill, begreppet 'den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete' enligt artikel 19 led 2 i [Bryssel I-förordningen] tolkas så, att det kan jämföras med begreppet 'stationeringsort' som definieras i bilaga III till [förordning nr 3922/91] såsom '[d]en av operatören för varje besättningsmedlem fastställda ort där besättningsmedlemmen vanligen inleder och avslutar en tjänstgöringsperiod eller en serie tjänstgöringsperioder och där operatören vanligen inte är ansvarig för besättningsmedlemmens inkvartering' för att fastställa i vilken avtalsslutande stat (och följaktligen dess jurisdiktion) en arbetstagare vanligtvis utför sitt arbete när arbetstagaren är anställd som besättningsmedlem av ett flygbolag som omfattas av lagstiftningen i en av unionens stater och genomför internationella passagerartransporter med flyg i hela Europeiska unionen då sistnämnda anknytningskriterium – vilket är hänförligt till uttrycket 'stationeringsort' som definieras såsom 'det faktiska centrat för anställningsförhållandet', eftersom det är den ort där arbetstagaren systematiskt påbörjar och avslutar sin arbetsdag, organiserar sitt dagliga arbete och även, under den period som avtalet gäller, har sin faktiska bostad i närheten – är det kriterium som har den starkaste anknytningen till en avtalsslutande stat och samtidigt säkerställer det mest lämpliga skyddet av den svagaste parten i avtalsförhållandet?"

Mål C-168/16

- 33 Sandra Nogueira m.fl. är portugisiska, spanska eller belgiska medborgare. Under åren 2009 och 2010 ingick de anställningsavtal med Crewlink, en juridisk person med säte i Irland.
- 34 I var och ens anställningsavtal angavs att arbetstagaren var anställd av Crewlink och utstationerad hos Ryanair som kabinpersonal för arbetsuppgifter liknande dem som Miguel José Moreno Osacar utförde.
- 35 Anställningsavtalen var avfattade på engelska och föreskrev att anställningsförhållandet reglerades av irländsk rätt och att irländska domstolar var behöriga att pröva eventuella framtida tvister avseende avtalets fullgörande respektive uppsägning. I avtalen angavs även att lön skulle utbetalas till ett bankkonto i Irland.
- 36 Anställningsförhållandena upphörde till följd av att de anställda sade upp sig eller sades upp under år 2011.
- 37 Sandra Nogueira m.fl. väckte, av samma skäl som Miguel José Moreno Osacar, talan vid tribunal du travail de Charleroi (Arbetsdomstolen i första instans i Charleroi) med yrkande om olika ersättningar.
- 38 I dom av den 4 november 2013 fann nämnda domstol att belgiska domstolar saknade behörighet att pröva talan. Kärandena överklagade domen till den hänskjutande domstolen.
- 39 Den hänskjutande domstolen har vidare påpekat att det i Sandra Nogueiras m.fl. anställningsavtal anges att "kundens flygplan är registrerade i Irland. Eftersom ni utför ert arbete ombord på dessa flygplan är er anställning baserad i Irland". I avtalen anges även att flygplatsen i Charleroi är "stationeringsort" för arbetstagarna och att de är skyldiga att bo inom en radie av maximum en timmes resa från sin stationeringsort.

- 40 Vidare har nämnda domstol påpekat en rad omständigheter som den anser relevanta. Även om arbetsgivaren enligt anställningsavtalen för det första hade möjlighet att överföra Sandra Nogueira m.fl. till en annan flygplats, är det i målet utrett att det endast är flygplatsen i Charleroi som använts som stationeringsort av Crewlink. För det andra påbörjade och avslutade varje arbetstagare alltid sin arbetsdag på flygplatsen i Charleroi. Det har vidare för det tredje hänt var och en av arbetstagarna att de behövt stanna på flygplatsen i Charleroi för att eventuellt träda i tjänst för en frånvarande kollega.
- 41 Den hänskjutande domstolen har i förbigående nämnt att Sandra Nogueira m.fl. enligt anställningsavtalet var skyldiga att iaktta den flygsäkerhetspolitik som Ryanair tillämpade. På samma sätt visar det faktum att Ryanair och Crewlink delade lokaler på flygplatsen i Charleroi och att Ryanairs personal i chefsställning utövade disciplinära befogenheter över den personal som Crewlink ställt till förfogande att de båda bolagens personal arbetade tillsammans.
- 42 Nämnda domstol har i liknande ordalag som i mål C-169/16 motiverat varför den anser det nödvändigt att begära förhandsavgörande. Den hänskjutande domstolen har således beslutat att förklara målet vilande och ställt en i allt väsentligt identisk tolkningsfråga till EU-domstolen.
- 43 Domstolens ordförande beslutade den 11 april 2016 att förena målen C-168/16 och C-169/16 vad gäller det skriftliga och det muntliga förfarandet samt domen.

Prövning av tolkningsfrågorna

- 44 Den hänskjutande domstolen har ställt sina frågor för att få klarhet i huruvida begreppet ”den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete” i den mening som avses i artikel 19 led 2 a i Bryssel I-förordningen kan – vid fastställande av en domstols behörighet att pröva en talan som väckts av en arbetstagare som ingår i ett flygbolags kabinpersonal eller som ställts till nämnda flygbolags förfogande – likställas med begreppet ”stationeringsort” i bilaga III till förordning nr 3922/91.
- 45 EU-domstolen preciserar för det första att eftersom Bryssel I-förordningen numera har ersatt konventionen av den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, i dess lydelse enligt senare konventioner om nya medlemsstaters tillträde till denna konvention (nedan kallad Brysselkonventionen), i förhållandena mellan medlemsstaterna, gäller EU-domstolens tolkning av bestämmelser i konventionen, såsom följer av skäl 19 i Bryssel I-förordningen, även för bestämmelser i förordningen som kan anses likvärdiga (dom av den 7 juli 2016, Hőszig, C-222/15, EU:C:2016:525, punkt 30 och där angiven rättspraxis).
- 46 Även om denna konvention i sin ursprungliga lydelse inte innehöll några särskilda bestämmelser avseende anställningsavtal, har artikel 19 led 2 i Bryssel I-förordningen i stort sett samma lydelse som artikel 5 led 1 andra och tredje meningen i nämnda konvention i dess lydelse enligt konvention 89/535/EEG om Konungariket Spaniens och Portugisiska republikens tillträde till konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område om protokollet om domstolens tolkning av konventionen, med de ändringar som gjordes genom konventionen om Konungariket Danmarks, Irlands, Förenade kungarikets (Storbritannien och Nordirland) anslutning och de ändringar som gjordes genom konventionen om Republiken Greklands anslutning (EGT L 285, 1989, s. 1; svensk specialutgåva, EGT C 15, 1997, s. 43). Enligt den rättspraxis som det erinras om i föregående punkt ska kontinuitet i tolkningen av dessa båda instrument säkerställas.
- 47 När det gäller ett enskilt anställningsavtal ska den ort där den förpliktelse uppfylls som talan avser, vilken ort avses i artikel 5 led 1 andra delen av meningen i Brysselkonventionen, fastställas på grundval av enhetliga kriterier som det åligger EU-domstolen att utforma med beaktande av konventionens systematik och syften. EU-domstolen har nämligen framhållit att endast en sådan självständig tolkning kan säkerställa en enhetlig tillämpning av konventionen – vars ändamål bland annat är att harmonisera behörighetsreglerna för konventionsstaternas domstolar, genom att i den

mån det är möjligt undvika en ökning av förutsättningarna för domstols behörighet avseende samma rättsliga förhållande – och förstärka rättsskyddet för de personer som har hemvist inom gemenskapen, genom att man på samma gång möjliggör för käranden att på ett enkelt sätt ta reda på vid vilken domstol talan ska väckas och för svaranden att på ett rimligt sätt kunna förutse vid vilken domstol en talan kan komma att väckas gentemot svaranden (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 april 2003, Pugliese, C-437/00, EU:C:2003:219, punkt 16 och där angiven rättspraxis).

- 48 Kravet på en självständig tolkning är följaktligen även tillämpligt på artikel 19 led 2 i Bryssel I-förordningen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 september 2015, Holterman Ferho Exploitation m.fl., C-47/14, EU:C:2015:574, punkt 37 och där angiven rättspraxis).
- 49 Det följer sedan för det andra av EU-domstolens fasta praxis att såvitt gäller tvister som rör anställningsavtal anges i avsnitt 5 i kapitel II i Bryssel I-förordningen en rad regler vilka, såsom framgår av skäl 13 i förordningen, syftar till att ge den svagare avtalsparten ett förstärkt skydd genom att införa behörighetsregler som är förmånligare för dennes intressen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 juli 2012, Mahamdia C-154/11, EU:C:2012:491, punkt 44 och där angiven rättspraxis, och dom av den 10 september 2015, Holterman Ferho Exploitation m.fl., C-47/14, EU:C:2015:574, punkt 43).
- 50 Nämda regler ger bland annat arbetstagaren möjlighet att väcka talan mot sin arbetsgivare vid den domstol som han eller hon anser har närmast anknytning till dennes intressen, genom att arbetstagaren ges möjlighet att få sin sak prövad vid en domstol i den medlemsstat där arbetsgivaren har hemvist eller i den ort där arbetstagaren vanligtvis utför sitt arbete, eller – för det fall arbetet inte utförs i ett och samma land – vid en domstol i den ort där det affärsställe är beläget vid vilket arbetstagaren anställts. Bestämmelserna i detta avsnitt begränsar också möjligheterna att välja forum för den arbetsgivare som väcker talan mot arbetstagaren samt möjligheterna att avvika från behörighetsreglerna i nämnda förordning (dom av den 19 juli 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, punkt 45 och där angiven rättspraxis).
- 51 Förutom att bestämmelserna i kapitel II, avsnitt 5, i Bryssel I-förordningen utgör specialbestämmelser är de även uttömmande (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 september 2015, Holterman Ferho Exploitation m.fl., C-47/14, EU:C:2015:574, punkt 44 och där angiven rättspraxis).
- 52 Artikel 21 i Bryssel I-förordningen begränsar för det tredje möjligheten för parterna i ett anställningsavtal att ingå ett prorogationsavtal. Prorogationsavtalet måste således ha ingåtts efter tvistens uppkomst eller, om det ingåtts dessförinnan, ge arbetstagaren rätt att väcka talan vid andra domstolar än dem som anges i nämnda regler (dom av den 19 juli 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, punkt 61).
- 53 Denna bestämmelse kan därför inte tolkas så, att en prorogationsklausul kan tillämpas som en exklusiv behörighetsregel och därmed förbjuda arbetstagaren att väcka talan vid en domstol som är behörig enligt artiklarna 18 och 19 i Bryssel I-förordningen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 juli 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, punkt 63).
- 54 EU-domstolen konstaterar härvidlag – i likhet med vad generaladvokaten slog fast i punkterna 57 och 58 i sitt förslag till avgörande – att en prorogationsklausul, såsom den i de aktuella anställningsavtalen i de nationella målen, inte uppfyller något av de krav som föreskrivs i artikel 21 i Bryssel I-förordningen och därför inte kan göras gällande mot kärandena i de nationella målen.
- 55 Slutligen är det för det fjärde viktigt att påpeka att en självständig tolkning av artikel 19 led 2 i Bryssel I-förordningen inte utgör hinder mot att beakta motsvarande bestämmelser i Romkonventionen, då denna konvention – såsom framgår av dess inledning – likaså syftar till att på den internationella privaträttens område fullfölja det lagharmoniseringsarbete som redan har påbörjats inom unionen, särskilt när det gäller domstols behörighet och verkställighet av domar.

- 56 Sålös generaladvokaten påpekade i punkt 77 i sitt förslag till avgörande har EU-domstolen, i sin dom av den 15 mars 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151), respektive sin dom av den 15 december 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842), redan tolkat Romkonventionen med avseende på bland annat Brysselkonventionens bestämmelser om enskilda anställningsavtal.
- 57 Vad gäller fastställande av "den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete" i den mening som avses i artikel 19 led 2 a i Bryssel I-förordningen, har EU-domstolen vid ett flertal tillfällen slagit fast att kriteriet den medlemsstat där arbetstagaren vanligtvis utför sitt arbete ska tolkas extensivt (se, analogt, dom av den 12 september 2013, Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, punkt 31 och där angiven rättspraxis).
- 58 Vad gäller ett anställningsavtal som fullgörs på flera konventionsstaters territorium, och i avsaknad av ett faktiskt centra för arbetstagaren anställningsförhållande från vilket denne uppfyller merparten av sina förpliktelser gentemot arbetsgivaren, har EU-domstolen slagit fast att artikel 5.1 i Brysselkonventionen – med hänsyn till nödvändigheten av att fastställa den ort till vilken tvisten har den starkaste anknytningen för att utse den domstol som är mest lämpad att avgöra tvisten och även för att tillförsäkra arbetstagaren ett tillräckligt skydd, eftersom denne är den svagare avtalsparten liksom i syfte att begränsa antalet behöriga domstolar – ska tolkas så, att bestämmelsen avser den ort där, eller från vilken, arbetstagaren faktiskt uppfyller huvuddelen av sina förpliktelser gentemot sin arbetsgivare. Det är nämligen på denna ort som arbetstagaren till lägsta möjliga kostnad kan väcka talan gentemot sin arbetsgivare eller avge svaromål, och domstolen på denna ort är mest lämpad att avgöra den tvist som har uppstått till följd av anställningsavtalet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 27 februari 2002, Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, punkt 49 och där angiven rättspraxis).
- 59 Under dylika förhållanden ska uttrycket "den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete" i artikel 19 led 2 a i Bryssel I-förordningen således tolkas så, att det avser den ort där, eller från vilken, arbetstagaren faktiskt uppfyller huvuddelen av sina förpliktelser gentemot sin arbetsgivare.
- 60 I förevarande fall avser de nationella målen arbetstagare som är anställda som kabinpersonal av ett flygbolag eller som ställts till nämnda flygbolags förfogande. När den domstol i en medlemsstat som ska pröva ett sådant mål inte utan svårighet kan fastställa "den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete", ska nämnda domstol – för att pröva sin egen behörighet – identifiera "den ort från vilken" arbetstagaren uppfyllde huvuddelen av sina förpliktelser gentemot sin arbetsgivare.
- 61 Det följer, såsom generaladvokaten påpekade i punkt 95 i sitt förslag till avgörande, även av EU-domstolens praxis att den nationella domstolen, för att rent konkret fastställa denna ort, ska utgå från en rad omständigheter.
- 62 Nämnda metod, som bygger på att olika faktorer beaktas, gör det inte enbart möjligt att bättre återspegla de verkliga rättsförhållandena i det att man härigenom måste beakta samtliga omständigheter som är utmärkande för arbetstagarens verksamhet (se, analogt, dom av den 15 mars 2011, Koelzsch, C-29/10, EU:C:2011:151, punkt 48), utan även att motverka att ett uttryck såsom "den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete" instrumentaliseras eller bidrar till att strategier för kringgående genomförs (se, analogt, dom av den 27 oktober 2016, D'Oultremont m.fl., C-290/15, EU:C:2016:816, punkt 48 och där angiven rättspraxis).
- 63 Sålös generaladvokaten betonade i punkt 85 i sitt förslag till avgörande har EU-domstolen, beträffande de särskilda anställningsförhållanden som föreligger inom transportbranschen, i dom av den 15 mars 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, punkt 49), och dom av den 15 december 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, punkterna 38–41), angett flera omständigheter som nationella domstolar kan beakta. Nämnda domstolar ska bland annat fastställa i vilken medlemsstat den ort är belägen varifrån arbetstagaren utför sina transportuppdrag, den ort dit arbetstagaren återvänder efter uppdraget, där denne mottar instruktioner avseende sina uppdrag och organiserar sitt arbete samt den ort där arbetstagaren har sina arbetsredskap.

- 64 Under sådana omständigheter som dem som råder i de nationella målen ska – såsom generaladvokaten underströk i punkt 102 i sitt förslag till avgörande – även den ort beaktas där de flygplan är stationerade ombord på vilka arbetstagaren vanligtvis utför sitt arbete.
- 65 Begreppet ”den ort där, eller från vilken, arbetstagaren vanligtvis utför sitt arbete” kan därför inte jämföras med något som helst begrepp i en annan unionsrättsakt.
- 66 Vad gäller ett flygbolags kabinpersonal eller kabinpersonal som ställts till dess förfogande, kan nämnda begrepp inte jämföras med begreppet ”stationeringsort” i den mening som avses i bilaga III till förordning nr 3922/91. Bryssel I-förordningen hänvisar nämligen inte till förordning nr 3922/91 och eftersträvar inte heller samma syfte, då sistnämnda förordning syftar till att harmonisera tekniska krav och administrativa förfaranden inom området säkerhet för civil luftfart.
- 67 Det förhållandet att begreppet ”den ort där arbetstagaren vanligtvis utför sitt arbete” i den mening som avses i artikel 19 led 2 a i Bryssel I-förordningen inte kan jämföras med begreppet ”stationeringsort” i den mening som avses i bilaga III till förordning nr 3922/91 innebär inte – vilket även generaladvokaten påpekade i punkt 115 i sitt förslag till avgörande – att sistnämnda begrepp saknar all relevans för att, under sådana omständigheter som dem i de nationella målen, fastställa den ort varifrån en arbetstagare vanligtvis utför sitt arbete.
- 68 EU-domstolen har, såsom framgår av punkterna 61–64 ovan, redan betonat nödvändigheten att använda en metod som bygger på att olika faktorer beaktas vid fastställandet av denna ort.
- 69 Begreppet ”stationeringsort” utgör härvidlag en faktor som kan ha stor betydelse för att fastställa de omständigheter som det erinras om i punkterna 63 och 64 ovan och som gör det möjligt att, under sådana förhållanden som dem i de nationella målen, fastställa den ort varifrån arbetstagarna vanligtvis utför sitt arbete och följaktligen behörighet för en domstol som kan komma att få pröva en talan väckt av nämnda arbetstagare enligt artikel 19 led 2 a i Bryssel I-förordningen.
- 70 Detta begrepp definieras nämligen i bilaga III till förordning nr 3922/91, under OPS 1.1095, såsom den ort där kabinpersonalen systematiskt påbörjar och avslutar sin arbetsdag, organiserar sitt dagliga arbete och där de anställda, under den period deras anställningsavtal gäller, har bosatt sig i närheten och står till lufttrafikföretagets förfogande.
- 71 Enligt OPS 1.1110 i samma bilaga varierar minimiperioden för vila för arbetstagare, såsom kändarna i de nationella målen, beroende på om viloperioden ges utanför eller på ”stationeringsorten” i den mening som avses i bilaga III till förordning nr 3922/91.
- 72 EU-domstolen finner det vidare viktigt att påpeka att denna ort inte fastställs vare sig slumpmässigt eller av arbetstagaren själv, utan av operatören för varje besättningsmedlem enligt OPS 1.1090, punkt 3.1, i nämnda bilaga.
- 73 Det vore endast för det fall käromålen, såsom dem i de nationella målen, med beaktande av de faktiska omständigheterna i varje enskilt fall hade en närmare anknytning till en annan ort än ”stationeringsorten” som stationeringsorten skulle förlora sin relevans för att fastställa ”den ort varifrån arbetstagarna vanligtvis utför sitt arbete” (se, för ett liknande resonemang, dom av den 27 februari 2002, Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, punkt 53, och, analogt, dom av den 12 september 2013, Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, punkt 38 och där angiven rättspraxis).
- 74 Bedömningen att begreppet ”den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete” ska anses vara ett självständigt begrepp ändras inte heller av hänvisningen till begreppet ”stationeringsort”, i den mening som avses i förordningen, vilket finns i förordning nr 883/2004. Sistnämnda förordning och Bryssel I-förordningen eftersträvar nämligen olika syften. Medan Bryssel I-förordningen eftersträvar det syfte

som nämns i punkt 47 ovan, är syftet med förordning nr 883/2004, såsom framgår av skäl 1 däri, förutom att främja den fria rörligheten för personer även att "bidra till att förbättra människors levnadsstandard och arbetsvillkor".

- 75 Slutsatsen att uttrycket den ort där, eller från vilken, arbetstagaren vanligtvis utför sitt arbete, vilket avses i artikel 19 led 2 a i Bryssel I-förordningen, inte kan – såsom framgår av punkt 65 ovan – jämföras med något annat uttryckgäller även för flygplanens "nationalitet" enligt artikel 17 i Chicagokonventionen.
- 76 Till skillnad från vad Ryanair och Crewlink har gjort gällande i sina yttranden kan den medlemsstat – varifrån en arbetstagare som ingår i ett flygbolags kabinpersonal eller som ställts till nämnda flygbolags förfogande vanligtvis utför sitt arbete – således inte heller likställas med territoriet i den medlemsstat vars nationalitet flygbolagets flygplan har enligt artikel 17 i Chicagokonventionen.
- 77 Mot denna bakgrund ska de ställda frågorna besvaras på följande sätt. Artikel 19 led 2 a i Bryssel I-förordningen ska tolkas så, att begreppet "den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete" i den mening som avses i denna bestämmelse inte kan – vid fastställande av en domstols behörighet att pröva en talan som väckts av en arbetstagare som ingår i ett flygbolags kabinpersonal eller som ställts till nämnda flygbolags förfogande – likställas med begreppet "stationeringsort" i bilaga III till förordning nr 3922/91. Begreppet "stationeringsort" utgör emellertid en betydelsefull faktor för att fastställa "den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete".

Rättegångskostnader

- 78 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i de nationella målen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (andra avdelningen) följande:

Artikel 19 led 2 a i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område ska tolkas så, att begreppet "den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete" i den mening som avses i denna bestämmelse inte kan – vid fastställande av en domstols behörighet att pröva en talan som väckts av en arbetstagare som ingår i ett flygbolags kabinpersonal eller som ställts till nämnda flygbolags förfogande – likställas med begreppet "stationeringsort" i bilaga III till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006. Begreppet "stationeringsort" utgör emellertid en betydelsefull faktor för att fastställa "den ort där arbetstagaren vanligtvis utför ... sitt arbete".

Underskrifter