



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)

14. září 2017*

„Řízení o předběžné otázce – Soudní spolupráce v občanských věcech – Soudní příslušnost – Příslušnost ve věcech týkajících se individuálních pracovních smluv – Nařízení (ES) č. 44/2001 – Článek 19 bod 2 písm. a) – Pojem ‚místo, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci‘ – Odvětví letecké přepravy – Palubní průvodčí – Nařízení (EHS) č. 3922/91 – Pojem ‚mateřské letiště‘ “

Ve spojených věcech C-168/16 a C-169/16,

jejichž předmětem jsou žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podané rozhodnutími cour du travail de Mons (Belgie) ze dne 18. března 2016, došlými Soudnímu dvoru dne 25. března 2016, v řízeních

Sandra Nogueira,

Victor Perez-Ortega,

Virginie Mauguit,

Maria Sanchez-Odogherty,

José Sanchez-Navarro

proti

Crewlink Ireland Ltd (C-168/16),

a

Miguel José Moreno Osacar

proti

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

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení M. Ilešič, předseda senátu, K. Lenaerts, předseda Soudního dvora, vykonávající funkci soudce druhého senátu, A. Rosas, C. Toader (zpravodajka) a M. E. Jarašiūnas, soudci,

generální advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

vedoucí soudní kanceláře: M. I. Illéssy, rada,

* Jednací jazyk: francouzština.

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 2. února 2017,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za S. Nogueira, V. Perez-Ortegu, V. Mauguit, J. Sanchez-Odogherty a J. Sanchez-Navarro, jakož i za M. J. Moreno Osacara S. Gilson a F. Lambinet, avocats,
- za společnost Crewlink Ireland Ltd S. Corbanie, advocaat, a F. Harmelem, avocat,
- za společnost Ryanair Designated Activity Company, dříve Ryanair Ltd, S. Corbanie, advocaat, F. Harmel a E. Vahidou, avocats, jakož i G. Metaxas-Maranghidisem, dikigoros,
- za belgickou vládu C. Pochet, M. Jacobs a L. Van den Broeck, jako zmocněnkyněmi,
- za Irsko A. Joycem, jako zmocněncem, ve spolupráci s S. Kingston, barrister,
- za francouzskou vládu D. Colasem a D. Segoinem, jakož i C. David, jako zmocněnci,
- za nizozemskou vládu M. Bulterman a C. Schillemans, jako zmocněnkyněmi,
- za švédskou vládu původně C. Meyer-Seitz, A. Falk, U. Persson a N. Otte Widgren, jako zmocněnkyněmi, dále C. Meyer-Seitz a A. Falk, jako zmocněnkyněmi,
- za Evropskou komisi M. Wilderspinem, jakož i M. Heller a P. Costa de Oliveira, jako zmocněnci,

po vypořádání stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 27. dubna 2017,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádosti o rozhodnutí o předběžných otázkách se týkají výkladu čl. 19 bod 2 písm. a) nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2001, L 12, s. 1, dále jen „nařízení Brusel I“).
- 2 Tyto žádosti byly podány v rámci dvou sporů, ve věci C-168/16 mezi Sandrou Nogueira, Victorem Perez-Ortegu, Virginií Mauguit, Marií Sanchez-Odogherty a Josém Sanchez-Navarrem (dále jen, společně, „S. Nogueira a další“) a společností Crewlink Ireland Ltd (dále jen „Crewlink“), a ve věci C-169/16 mezi Miguelem José Moreno Osacarem a společností Ryanair Designated Activity Company, původně Ryanair Ltd (dále jen „Ryanair“), ve věci podmínek výkonu a vypovězení individuálních pracovních smluv S. Nogueira a dalších a M. J. Moreno Osacara, jakož i ve věci mezinárodní příslušnosti belgických soudů ve sporech rozhodovat.

Právní rámec

Mezinárodní právo

- 3 Úmluva o mezinárodním civilním letectví, podepsaná v Chicagu (USA) dne 7. prosince 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“), byla ratifikována všemi členskými státy Evropské unie, přičemž sama Evropská unie není smluvní stranou uvedené úmluvy.

4 Článek 17 uvedené úmluvy stanoví:

„Letadla mají státní příslušnost toho státu, v němž jsou zapsána do rejstříku.“

Unijní právo

5 Body 13 a 19 odůvodnění nařízení Brusel I zní takto:

„(13) Pokud se týče pojištění, spotřebitelských a pracovních smluv, měla by být slabší strana chráněna pravidly pro určení příslušnosti, která jsou jejím zájmům příznivější než obecná pravidla.

[...]

(19) Musí být zajištěna návaznost mezi [...] úmluvou [ze dne 27. září 1968 o příslušnosti a výkonu rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 1972, L 299, s. 32), ve znění následných úmluv o přistoupení nových členských států k této úmluvě] a tímto nařízením a musí být za tímto účelem stanovena přechodná ustanovení. Stejná potřeba návaznosti platí, pokud jde o výklad [této] úmluvy [...] a [první protokol o výkladu úmluvy z roku 1968 Soudním dvorem, v revidovaném a pozměněném znění (Úř. věst. 1998, C 27, s. 28)] by měl zůstat použitelný i pro věci, které jsou již projednávány ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost.“

6 Oddíl 5 kapitoly II uvedeného nařízení, který zahrnuje články 18 až 21, uvádí pravidla příslušnosti ve sporech, jejichž předmětem jsou individuální pracovní smlouvy.

7 Článek 18 bod 1 uvedeného nařízení stanoví:

„Ve věcech týkajících se individuálních pracovních smluv se příslušnost určuje podle tohoto oddílu, aniž jsou dotčeny článek 4 a čl. 5 bod 5).“

8 Článek 19 téhož nařízení stanoví:

„Zaměstnavatel, který má bydliště na území některého členského státu, může být žalován:

1) u soudů členského státu, v němž má bydliště nebo

2) v jiném členském státě:

a) u soudu místa, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci, nebo u soudu místa, kde svou práci obvykle vykonával naposledy, nebo

b) jestliže zaměstnanec obvykle nevykonává nebo nevykonával svou práci v jediné zemi, u soudu místa, kde se nachází nebo nacházela provozovna, která zaměstnance přijala do zaměstnání.“

9 Článek 21 nařízení Brusel I zní takto:

„Od ustanovení tohoto oddílu je možné se odchýlit pouze:

1) dohodou o určení příslušnosti uzavřenou po vzniku sporu; nebo

2) dohodou o určení příslušnosti umožňující zaměstnanci podat návrh na zahájení řízení u jiných soudů než těch, které jsou uvedeny v tomto oddíle.“

- 10 Preambule Římské úmluvy o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy, otevřené k podpisu v Římě dne 19. června 1980 (Úř. věst. 1980, L 266, s. 1, dále jen „Římská úmluva“) stanoví:

„Vysoké smluvní strany úmluvy o založení Evropského hospodářského společenství,

usilující pokračovat v práci na sjednocení práva v oblasti mezinárodního práva soukromého, která již byla v Unii, zejména v oblasti soudní příslušnosti a výkonu soudních rozhodnutí, vykonána,

přejíce si vytvořit jednotné normy týkající se rozhodného práva pro smluvní závazkové vztahy,

se dohodly takto [...].“

- 11 Nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. 1991, L 373, s. 4), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1899/2006 ze dne 12. prosince 2006 (Úř. věst. 2006, L 377, s. 1) (dále jen „nařízení č. 3922/91“), se týká, podle svého článku 1, „harmonizace technických požadavků a správních postupů v oblasti bezpečnosti civilního letectví týkajících se provozu a údržby letadel a osob a organizací zapojených do těchto úkolů“.

- 12 Než bylo uvedené nařízení zrušeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. 2008, L 79, s. 1), obsahovalo přílohu III, jejíž hlava Q byla nadepsána „Omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku“. Letový provoz (OPS) 1.1090, bod 3.1, obsažený v hlavě Q, stanovil:

„Provozovatel určí pro každého člena posádky mateřské letiště.“

- 13 Uvedená hlava obsahovala rovněž OPS 1.1095, který v bodě 1.7 definoval pojem „mateřské letiště“ jako „[m]ísto, které provozovatel určí členu posádky, v němž člen posádky obvykle začíná a končí dobu služby nebo sérii dob služby a v němž provozovatel za normálních okolností není odpovědný za ubytování dotyčného člena posádky“.

- 14 Dále OPS 1.1110, rovněž obsažený v příloze III, hlavě Q nařízení č. 3922/91, nadepsaný „Doba odpočinku“, zněl takto:

„1. Minimální doba odpočinku

1.1. Minimální doba odpočinku, kterou je nutno poskytnout před zahájením doby letové služby začínající na mateřském letišti, musí být nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby nebo 12 hodin podle toho, která doba je delší.

1.2. Minimální doba odpočinku, kterou je nutno poskytnout před zahájením doby letové služby začínající mimo mateřské letiště, musí být nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby nebo 10 hodin podle toho, která doba je delší. Při minimální době odpočinku mimo mateřské letiště musí provozovatel zajistit možnost 8hodinového spánku s patřičným přihlédnutím k cestě a jiným fyziologickým potřebám.

[...]“

- 15 V oblasti sociálního zabezpečení je pojem „mateřské letiště“ zmíněn rovněž v bodě 18b odůvodnění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 883/2004 ze dne 29. dubna 2004 o koordinaci systémů sociálního zabezpečení (Úř. věst. 2004, L 166, s. 1), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 465/2012 ze dne 22. května 2012 (Úř. věst. 2012, L 149, s. 4). Uvedený bod odůvodnění zní takto:

„V příloze III nařízení [č. 3922/91] je pojem ‚mateřského letiště‘ pro členy letové posádky a posádky palubních průvodčích definován jako místo, které provozovatel určí členu posádky, v němž člen posádky obvykle začíná a končí dobu služby nebo sérii dob služby a v němž provozovatel za normálních okolností není odpovědný za ubytování dotyčného člena posádky. Aby se usnadnilo uplatňování hlavy II tohoto nařízení v případě členů letové posádky a posádky palubních průvodčích, je oprávněné uplatňovat pojem ‚mateřské letiště‘ jako kritérium pro určení právních předpisů použitelných pro členy letové posádky a posádky palubních průvodčích. Právní předpisy použitelné pro členy letové posádky a posádky palubních průvodčích by však měly zůstat ustálené a kritérium ‚mateřského letiště‘ by nemělo vést k častým změnám použitelných právních předpisů z důvodu rozvržení pracovní činnosti v tomto odvětví nebo sezónních požadavků.“

- 16 Článek 11 nařízení č. 883/2004, který je součástí jeho Hlavy II týkající určení použitelných právních předpisů, stanoví:

„1. Osoby, na které se vztahuje toto nařízení, podléhají právním předpisům pouze jediného členského státu. Tyto právní předpisy se určí v souladu s touto hlavou.

[...]

3. S výhradou článků 12 až 16 se:

- a) na zaměstnance nebo osobu samostatně výdělečně činnou v členském státě vztahují právní předpisy tohoto členského státu;

[...]

5. Činnost, kterou člen letové posádky nebo posádky palubních průvodčích vykonává v oblasti osobní nebo nákladní letecké dopravy, se považuje za činnost vykonávanou v členském státě, ve kterém se nachází jeho mateřské letiště ve smyslu přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91.“

- 17 Článek 3 nařízení č. 465/2012 uvádí, že odstavec 5 článku 11 nařízení č. 883/2004 vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie. Jelikož ke zveřejnění došlo 8. června 2012, nejsou změny zavedené uvedeným nařízením v důsledku toho použitelné *ratione temporis* na spory v původním řízení.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

Věc C-169/16

- 18 Dne 21. dubna 2008, M.J. Moreno Osacar uzavřel ve Španělsku pracovní smlouvy s leteckou společností Ryanair, která má sídlo v Irsku.
- 19 Podle pracovní smlouvy jeho úkoly zahrnovaly „bezpečnost cestujících, péči a asistenci cestujícím, kontrolu cestujících; asistenci při nástupu na palubu a na letišti [...], prodej na palubě letadla; úklid vnitřku letadla, ověřování bezpečnosti a veškeré úkoly, které mu mohou [...] být společností svěřeny“.

- 20 Podle pracovní smlouvy, sepsané v anglickém jazyce, byly pro řešení případných sporů mezi smluvními stranami týkajících se plnění a ukončení této smlouvy příslušné irské soudy, a pracovní vztah smluvních stran upravovala irská právní úprava. Pracovní smlouva rovněž uváděla, že činnost M. J. Moreno Osacara, jako člena palubního personálu, se považuje za vykonávanou v Irsku, neboť bude pracovní úkoly vykonávat na palubách letadel zapsaných do rejstříku v uvedeném členském státě a patřících letecké společnosti Ryanair.
- 21 Dále pracovní smlouva M. J. Moreno Osacarovi určila jako „mateřské letiště“ Charleroi (Belgie) a uložila mu povinnost bydlet ve vzdálenosti do jedné hodiny cesty od letiště, které mu bylo určeno jako mateřské, což byl důvod, proč se M. J. Moreno Osacar přestěhoval do Belgie.
- 22 Ke dni 1. dubna 2009 byl M. J. Moreno Osacar povýšen do funkce „supervizora“. Dne 16. června 2011 podal M. J. Moreno Osacar výpověď.
- 23 Následně, majíce za to, že jeho bývalý zaměstnavatel je povinen dodržovat a uplatňovat ustanovení belgického práva, a majíce za to, že k rozhodnutí o jeho návrzích jsou příslušné soudy tohoto členského státu, zažaloval M. J. Moreno Osacar dne 8. prosince 2011 společnost Ryanair před soudem pro pracovněprávní věci v Charleroi (Belgie) s cílem vymoci od bývalého zaměstnavatele zaplacení určitých náhrad.
- 24 Společnost Ryanair zpochybnila příslušnost belgických soudů rozhodovat ve sporu. V tomto ohledu společnost Ryanair tvrdí, že existuje úzká a konkrétní vazba mezi uvedeným sporem a irskými soudy. Kromě doložky o volbě soudu a doložky určující jako rozhodné irské právo, uvedená společnost uvádí, že M. J. Moreno Osacar podléhal irskému právu v daňové oblasti a v oblasti sociálního zabezpečení, že vykonával pracovní činnost na palubě letadel registrovaných v Irsku a podléhajících právní úpravě tohoto členského státu, a že ačkoli M. J. Moreno Osacar podepsal pracovní smlouvu ve Španělsku, smlouva byla uzavřena až v okamžiku, kdy ji společnost Ryanair podepsala ve svém sídle v Irsku.
- 25 Rozsudkem ze dne 4. listopadu 2013 soud pro pracovněprávní věci v Charleroi rozhodl, že belgické soudy nejsou příslušné rozhodovat o návrhu M. J. Moreno Osacara. Posledně uvedený proti rozsudku podal opravný prostředek k předkládajícímu soudu, cour du travail de Mons (Belgie).
- 26 Předkládající soud nejprve uvádí určitá skutková zjištění. Zdůrazňuje, že pracovní dny M. J. Moreno Osacara vždy začínaly na letišti v Charleroi a na stejném místě končily. Rovněž bylo někdy nutné na uvedeném letišti zůstat a čekat za účelem případného nahrazení chybějícího zaměstnance.
- 27 V návaznosti na tato upřesnění předkládající soud uvádí, že před rozhodnutím ve věci samé musí rozhodnout o příslušnosti belgických soudů rozhodovat ve sporu.
- 28 Předkládající soud konstatoval, že doložku o volbě soudu a rozhodného práva nelze vůči M. J. Moreno Osacar podle článku 21 nařízení Brusel I uplatňovat a poté uvedl, že přezkum takové otázky musí být proveden s ohledem na čl. 19 bod 2 uvedeného nařízení. Předkládající soud připomíná, že uvedené ustanovení označuje různé soudy příslušné rozhodovat spory vzniklé z pracovní smlouvy. Mimoto má za to, že obvyklé místo výkonu práce se v judikatuře Soudního dvora již dlouho považuje za zásadní kritérium.
- 29 V tomto ohledu, pokud výkon práce svěřené zaměstnanci zahrnuje území více smluvních států, plyne z judikatury Soudního dvora, a zejména z bodu 24 rozsudku ze dne 13. července 1993, Mulox IBC (C-125/92, EU:C:1993:306), že místo obvyklého výkonu práce je třeba definovat jako „místo, na kterém nebo ze kterého zaměstnanec plní podstatnou část svých povinností vůči svému zaměstnavateli“. Z toho plyne, že pro určení místa obvyklého výkonu práce musí vnitrostátní soudy vycházet z indicií, tedy ze všech okolností projednávané věci s cílem určit stát, k němuž má vykonávaná pracovní činnost nejsilnější vazbu.

- 30 Nicméně určení soudu příslušného rozhodnout ve sporech předložených soudům členských států palubním personálem leteckých společností vykazuje zvláštní obtížnost.
- 31 Konkrétněji, ohledně určení „skutečného střediska výkonu práce“ uvedených osob se předkládající soud táže, zda uvedené místo v konečném důsledku nepředstavuje pojem velmi blízký pojmu „mateřské letiště“, který je definován v příloze III nařízení č. 3922/91, což, jak se jeví, naznačuje i odkaz na tento pojem obsažený v unijní právní úpravě v oblasti sociálního zabezpečení.
- 32 Za těchto podmínek se cour du travail de Mons rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Lze s ohledem na:

- požadavky předvídatelnosti řešení a právní jistoty, které vedly k přijetí pravidel v oblasti soudní příslušnosti a výkonu rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, jak je stanoví [úmluva ze dne 27. září 1968 o příslušnosti a výkonu rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, ve znění následných úmluv o přistoupení nových členských států k této úmluvě], jakož i nařízení [Brusel I] (viz zejména rozsudek ze dne 19. července 2012, Mahamdia (C-154/11, EU:C:2012:491, body 44 a 46),
- zvláštnosti související s odvětvím evropského letového provozu, v jehož rámci posádky leteckých společností se sídlem v některém státě Unie každodenně přelétávají nad územím Evropské unie z mateřského letiště, které může být stejně jako v projednávaném případě umístěno v jiném státě Unie,
- vlastní specifika projednávaného případu, jež jsou uvedena v odůvodnění [žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce],
- kritérium dovozené z pojmu „mateřské letiště“ (tak jak jej definuje příloha III nařízení [č. 3922/91]), který užívá nařízení č. 883/2004 k určení příslušného práva systému sociálního zabezpečení pro členy letové posádky a posádky palubních průvodčích od 28. června 2012,
- výklad odvozený z judikatury Soudního dvora Evropské unie dle rozsudků uvedených v odůvodnění tohoto rozhodnutí,

pojem „obvyklé místo výkonu práce“, stanovený v čl. 19 odst. 2 nařízení [Brusel I], vykládat jako srovnatelný s pojmem „mateřské letiště“[,], jež je v příloze III nařízení [č. 3922/91] definován jako „místo, které provozovatel určí členu posádky, v němž člen posádky obvykle začíná a končí dobu služby nebo sérii dob služby a v němž provozovatel za normálních okolností není odpovědný za ubytování dotyčného člena posádky“, a to za účelem určení smluvního státu (a tudíž jeho příslušnosti), na jehož území pracovník obvykle vykonává svou práci, jedná-li se o pracovníka, který pracuje jako člen posádky ve společnosti podléhající právu některé ze zemí Unie, jež provozuje mezinárodní leteckou přepravu osob na celém území Evropské unie, pokud toto kritérium[,], odvozené z „mateřského letiště“, které je chápáno jako „skutečné středisko pracovního vztahu“ v tom smyslu, že zaměstnanec systematicky na takovém místě začíná a končí svůj pracovní den a organizuje si zde každodenně svou práci, a v jehož blízkosti si v průběhu trvání smluvního vztahu skutečně zřídil bydliště, má současně nejužší vazbu s určitým smluvním státem a poskytuje nepřiměřenější ochranu slabší straně smluvního vztahu?“

Věc C-168/16

- 33 Sandra Nogueira a další, portugalské, španělské či belgické státní příslušníci, uzavřeli v letech 2009 a 2010 pracovní smlouvy se společností Crewlink, právníckou osobou se sídlem v Irsku.

- 34 Jednotlivé pracovní smlouvy stanovily, že uvedení pracovníci jsou zaměstnání společností Crewlink a přidělení jako palubní personál ke společnosti Ryanair k výkonu úkolů srovnatelných s úkoly M. J. Moreno Osacara.
- 35 Pracovní smlouvy, sepsané v anglickém jazyce, také stanovily, že jejich pracovní vztah se řídí irským právem a pro řešení případných sporů mezi smluvními stranami týkajících se plnění a ukončení uvedených smluv jsou příslušné irské soudy. Stejně tak uvedené smlouvy uváděly, že odměny jsou vypláceny na irské bankovní účty.
- 36 Pracovní vztahy byly ukončeny výpovědí či propuštěním během roku 2011.
- 37 Ze stejných důvodů jako M. J. Moreno Osacar se S. Nogueira a další obrátili na soud pro pracovněprávní věci v Charleroi s cílem vymoci zaplacení určitých náhrad.
- 38 Rozsudkem ze dne 4. listopadu 2013 uvedený soud rozhodl, že belgické soudy nejsou k rozhodnutí o žalobách příslušné. Žalobci v původním řízení podali opravný prostředek k předkládajícímu soudu.
- 39 Předkládající soud mimo jiné zdůrazňuje, že ve smlouvách S. Nogueira a dalších je stanoveno, že „letadla zákazníka jsou registrována v Irsku, a protože budete vykonávat úkoly na palubě uvedených letadel, budete vykonávat zaměstnání v Irsku“, že letiště v Charleroi je „mateřským letištěm“ uvedených zaměstnanců a že každý z nich musí bydlet ve vzdálenosti do jedné hodiny cesty od určeného letiště.
- 40 Mimoto předkládající soud uvádí jistý počet relevantních skutečností plynoucích z jeho zjištění. Zprv, ačkoli jejich pracovní smlouvy stanovily možnost, aby zaměstnavatel přeřadil S. Nogueira a další na jiné letiště, je v projednávaném případě nesporné, že jediným mateřským letištěm ve službách společnosti Crewlink bylo letiště v Charleroi. Zadruhé, každý ze zaměstnanců začínal svůj pracovní den na letišti v Charleroi a systematicky se na toto letiště vracel na konci každého pracovního dne. Zatřetí, každému z uvedených zaměstnanců se stalo, že musel na letišti v Charleroi čekat za účelem případného nahrazení chybějícího zaměstnance.
- 41 Předkládající soud vedle toho uvádí, že pracovní smlouvy S. Nogueira a dalších jim ukládaly povinnost dodržovat politiku letecké bezpečnosti praktikovanou společností Ryanair. Zároveň existence společné kanceláře společností Ryanair a Crewlink na letišti v Charleroi, jakož i výkon disciplinární pravomoci vedoucích pracovníků společnosti Ryanair vůči zaměstnancům přiděleným společností Crewlink, dostačujícím způsobem prokazovaly existenci pracovního společenství mezi zaměstnanci obou společností.
- 42 Předkládající soud odůvodňuje, obdobně jako ve věci C-169/16, potřebu položit předběžnou otázku. Cour du travail de Mons se rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru v podstatě podobnou předběžnou otázku.
- 43 Rozhodnutím předsedy Soudního dvora ze dne u 11. dubna 2016 byly věci C-168/16 a C-169/16 spojeny pro účely písemné a ústní části řízení, jakož i rozsudku.

K předběžným otázkám

- 44 Podstatou předběžných otázek předkládajícího soudu je, zda v případě žaloby podané pracovníkem, který je členem palubního personálu letecké společnosti, nebo který byl jako člen palubního personálu k této společnosti přidělen, a pro účely určení příslušnosti soudu, k němuž byla podána žaloba, lze pojem „místo, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci“ ve smyslu čl. 19 bodu 2 písm. a) nařízení Brusel I, postavit naroveň pojmu „mateřské letiště“ ve smyslu přílohy III nařízení č. 3922/91.

- 45 Úvodem je třeba upřesnit, zaprvé, že, jak plyne z bodu 19 odůvodnění nařízení Brusel I a v rozsahu, v němž uvedené nařízení ve vztazích mezi členskými státy nahrazuje úmluvu ze dne 27. září 1968 o příslušnosti a výkonu rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, ve znění následných úmluv o přistoupení nových členských států k této úmluvě (dále jen „Bruselská úmluva“), výklad ustanovení uvedené úmluvy poskytnutý Soudním dvorem platí rovněž pro ustanovení uvedeného nařízení, neboť jeho ustanovení lze kvalifikovat jako rovnocenná (rozsudek ze dne 7. července 2016, Hőszig, C-222/15, EU:C:2016:525, bod 30 a citovaná judikatura).
- 46 Ačkoli v původním znění uvedená úmluva neobsahovala zvláštní ustanovení týkající se pracovní smlouvy, čl. 19 bod 2 nařízení Brusel I má prakticky totožné znění jako čl. 5 bod 1 druhá a třetí věta uvedené úmluvy ve znění plynoucím z úmluvy 89/535/EHS o přistoupení Španělského království a Portugalské republiky k úmluvě o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, jakož i k protokolu o jejím výkladu Soudním dvorem, ve znění úmluvy o přistoupení Dánského království, Irska a Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku a ve znění úmluvy o přistoupení Řecké republiky (Úř. věst. 1989, L 285, s. 1), takže v souladu s judikaturou připomenutou v předchozím bodě je třeba zajistit kontinuitu výkladu uvedených dvou nástrojů.
- 47 Mimoto, pokud jde o individuální pracovní smlouvy, místo výkonu povinnosti, které je základem žaloby, uvedené v čl. 5 bodě 1 druhé větě Bruselské úmluvy, musí být určeno jednotnými kritérii, která musí stanovit Soudní dvůr na základě systému a cílů úmluvy. Soudní dvůr totiž zdůraznil, že pouze takový autonomní výklad může zajistit jednotné uplatňování úmluvy, jejíž cíl spočívá zejména ve sjednocení pravidel pro určování soudní příslušnosti smluvních států se současným zabráněním v nejširší možné míře vzniku situací, kdy by k projednání téhož právního vztahu bylo příslušných více soudů, posílit právní ochranu osob usazených ve Společenství a zároveň umožnit žalobci snadno určit soud, na který se má obrátit, a žalovanému rozumně předpokládat, u kterého soudu může být žalován (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. dubna 2003, Pugliese, C-437/00, EU:C:2003:219, bod 16 a citovaná judikatura).
- 48 Z toho plyne, že tento požadavek autonomního výkladu se vztahuje rovněž na čl. 19 bod 2 nařízení Brusel I (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. září 2015, Holterman Ferho Exploitatie a další, C-47/14, EU:C:2015:574, bod 37 a citovaná judikatura).
- 49 Zadruhé z ustálené judikatury Soudního dvora plyne, že v případech sporů týkajících se pracovních smluv stanoví oddíl 5 kapitoly II nařízení Brusel I řadu norem, které, jak vyplývá z bodu 13 odůvodnění tohoto nařízení, mají chránit slabší smluvní stranu stanovením pravidel pro určení příslušnosti, která jsou jejím zájmům příznivější (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. července 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, bod 44 a citovaná judikatura, a ze dne 10. září 2015, Holterman Ferho Exploitatie a další, C-47/14, EU:C:2015:574, bod 43).
- 50 Tato pravidla totiž zaměstnanci zejména umožňují žalovat svého zaměstnavatele u soudu, který zaměstnanec považuje za nejbližší svým zájmům, a přiznávají mu tak možnost obrátit se na soudy členského státu, v němž má zaměstnavatel bydliště nebo sídlo, nebo na soud státu, v němž zaměstnanec obvykle vykonává svou práci, anebo pokud práce není vykonávána v téže zemi, na soud státu, v němž se nachází provozovna zaměstnavatele, která zaměstnance zaměstnala. Ustanovení uvedeného oddílu rovněž omezují možnost volby soudu ze strany zaměstnavatele, který žaluje zaměstnance, jakož i možnost odchýlit se od pravidel pro určení příslušnosti stanovených tímto nařízením (rozsudek ze dne 19. července 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, bod 45 a citovaná judikatura).
- 51 Na druhé straně ustanovení uvedená v oddíle 5 kapitoly II nařízení Brusel I mají nejen zvláštní, ale také taxativní charakter (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. září 2015, Holterman Ferho Exploitatie a další, C-47/14, EU:C:2015:574, bod 44 a citovaná judikatura).

- 52 Zatřetí, článek 21 nařízení Brusel I omezuje možnost stran pracovní smlouvy uzavřít dohodu o určení příslušnosti. Taková dohoda tak musí být uzavřena po vzniku sporu nebo, je-li uzavřena dříve, musí zaměstnanci umožnit podat návrh na zahájení řízení u jiných soudů než těch, kterým uvedená pravidla přiznávají příslušnost (rozsudek ze dne 19. července 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, bod 61).
- 53 Z toho plyne, že uvedené ustanovení nelze vykládat tak, že dohoda o určení příslušnosti se může uplatňovat výlučně, a zakázat tak zaměstnanci podat návrh na zahájení řízení k soudům, které jsou příslušné na základě článků 18 a 19 nařízení Brusel I (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. července 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, bod 63).
- 54 V projednávané věci je třeba konstatovat, jak zdůraznil generální advokát v bodech 57 a 58 stanoviska, že doložky o soudní příslušnosti, která byly vloženy do pracovních smluv dotčených ve věcech v původním řízení, nespĺňují ani jeden, ani druhý z požadavků stanovených v článku 21 nařízení Brusel I, a že v důsledku toho nelze uvedené doložky uplatňovat vůči žalobcům v původním řízení.
- 55 Začtvrté a nakonec je třeba uvést, že autonomní výklad čl. 19 bodu 2 nařízení Brusel I nebrání tomu, aby byla zohledněna odpovídající ustanovení obsažená v Římské úmluvě, jelikož uvedená úmluva, jak plyne z její preambule, sleduje rovněž v oblasti mezinárodního práva soukromého cíl unifikace právních předpisů, která již byla v Unii zahájena, zejména v oblasti soudní příslušnosti a výkonu soudních rozhodnutí.
- 56 Jak uvedl generální advokát v bodě 77 stanoviska, Soudní dvůr již v rozsudcích ze dne 15. března 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151) a ze dne 15. prosince 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842) provedl výklad Římské úmluvy s ohledem zejména na ustanovení Bruselské úmluvy týkající se individuálních pracovních smluv.
- 57 Pokud jde o určení pojmu „místo, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci“, ve smyslu čl. 19 bod 2 písm. a) nařízení Brusel I, Soudní dvůr opakovaně rozhodl, že kritérium členského státu, kde pracovník obvykle vykonává svou práci, musí být vykládáno široce (viz par analogie, rozsudek ze dne 12. září 2013, Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, bod 31 a citovaná judikatura).
- 58 Pokud jde o pracovní smlouvu vykonávanou na území více smluvních států a bez existence skutečného střediska profesních činností zaměstnance, odkud by vykonával podstatnou část povinností vůči zaměstnavateli, Soudní dvůr rozhodl, že čl. 5 bod 1 Bruselské úmluvy musí jak s ohledem na potřebu určit místo, k němuž má spor nejsilnější vazbu, pro účely určení soudu, který je nejvhodnější k rozhodnutí ve věci, tak s ohledem na potřebu zajistit přiměřenou ochranu zaměstnanci, jako nejslabší smluvní straně, a zabránit příslušnosti více soudů, být vykládán tak, že se vztahuje k místu, kde nebo odkud zaměstnanec skutečně vykonává podstatnou část svých povinností vůči zaměstnavateli. Právě v tomto místě totiž zaměstnanec může s nejmenšími náklady podat žalobu k soudu proti svému zaměstnavateli, nebo se hájit, a soud v tomto místě je nejvhodnější k rozhodnutí sporu týkajícího se pracovní smlouvy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. února 2002, Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, bod 49 a citovaná judikatura).
- 59 Za takových okolností tedy pojem „místo, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci“ zakotvený v čl. 19 bod 2 písm. a) nařízení Brusel I musí být vykládán tak, že se týká místa, kde nebo odkud zaměstnanec vykonává podstatnou část svých povinností vůči zaměstnavateli.
- 60 V projednávané věci se spory v původním řízení týkají pracovníků zaměstnaných jako členové palubního personálu letecké společnosti nebo přidělených jako členi palubního personálu k uvedené letecké společnosti. Pokud soud členského státu, kde bylo řízení zahájeno, není schopen jednoznačně určit „místo, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci“, musí pro účely ověření své příslušnosti určit „místo odkud“ zaměstnanec vykonává podstatnou část svých povinností vůči zaměstnavateli.

- 61 Jak připomněl generální advokát v bodě 95 stanoviska, z judikatury Soudního dvora plyne, že pro konkrétní určení takového místa musí vnitrostátní soud vycházet ze souboru indicií.
- 62 Tato metoda vycházející z indicií umožňuje nejen nejlépe zohlednit realitu právních vztahů, neboť musí zohlednit všechny skutečnosti charakterizující činnost pracovníka (viz par analogie, rozsudek ze dne 15. března 2011, Koelzsch, C-29/10, EU:C:2011:151, bod 48), ale rovněž zamezit, aby pojem, jako je „místo, kde nebo odkud zaměstnanec obvykle vykonává práci“ nebyl používán jako nástroj, ani nepřispíval k uplatňování strategií k obcházení pravidel (viz obdobně rozsudek ze dne 27. října 2016, D’Oultremont a další, C-290/15, EU:C:2016:816, bod 48 a citovaná judikatura).
- 63 Jak zdůraznil generální advokát v bodě 85 stanoviska, ohledně zvláštní povahy pracovních vztahů v odvětví dopravy Soudní dvůr v rozsudcích ze dne 15. března 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, bod 49) a ze dne 15. prosince 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, body 38 až 41) uvedl několik indicií, které mohou vnitrostátní soudy zohlednit. Uvedené soudy musí zejména určit, ve kterém členském státě se nachází místo, ze kterého pracovník uskutečňuje své služební jízdy, kam se po skončení práce vrací, kde dostává pokyny ke svým služebním jízdám a organizuje svoji práci, jakož i místo, kde se nacházejí pracovní nástroje.
- 64 V tomto ohledu, za okolností, jako jsou okolnosti dotčené ve věcech v původním řízení, a jak zdůraznil generální advokát v bodě 102 stanoviska, musí být rovněž zohledněno místo, kde mají základnu letadla, na jejichž palubě je práce obvykle vykonávána.
- 65 V důsledku toho pojem „místo, kde nebo odkud zaměstnanec obvykle vykonává práci“ nemůže být postaven naroveň jakémukoli pojmu uvedenému v jiném aktu unijního práva.
- 66 Pokud jde o palubní personál letecké společnosti či palubní personál přidělený k této letecké společnosti, nemůže být uvedený pojem postaven naroveň pojmu „mateřské letiště“ ve smyslu přílohy III nařízení č. 3922/91. Nařízení Brusel I totiž neodkazuje na nařízení č. 3922/91, ani nesleduje stejné cíle, neboť posledně uvedené nařízení má za cíl harmonizovat technická pravidla a správní postupy v oblasti bezpečnosti civilní letecké dopravy.
- 67 Okolnost, že pojem „místo, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci“ ve smyslu čl. 19 bodu 2 písm. a) nařízení Brusel I nemůže být postaven naroveň pojmu „mateřské letiště“ ve smyslu de přílohy III nařízení č. 3922/91, neznamená, jak zdůraznil generální advokát v bodě 115 stanoviska, že posledně uvedený pojem není relevantní pro účely určení – za okolností, jako jsou okolnosti dotčené ve věcech v původním řízení – místa, odkud zaměstnanec obvykle vykonává svoji práci.
- 68 Konkrétněji, jak plyne z bodů 61 až 64 tohoto rozsudku, Soudní dvůr již zdůraznil potřebu použít při určení takového místa metodu vycházející z indicií.
- 69 V tomto ohledu pojem „mateřské letiště“ představuje prvek, který může mít při určování indicií připomenutých v bodech 63 a 64 tohoto rozsudku významnou roli, neboť za okolností, jako jsou okolnosti dotčené ve věcech v původním řízení, umožňuje určit místo, odkud zaměstnanci obvykle vykonávají svoji práci, a tudíž příslušnost soudu, který nejspíše bude rozhodovat o žalobě podané uvedenými zaměstnanci, ve smyslu čl. 19 bodu 2 písm. a) nařízení Brusel I.
- 70 Tento pojem je totiž definován v příloze III nařízení č. 3922/91 v bodě OPS 1.1095, jako místo, v němž člen posádky obvykle začíná a končí svůj pracovní den a organizuje si zde každodenně svou práci, a v jehož blízkosti zaměstnanci po dobu výkonu svých pracovních smluv mají bydliště a jsou k dispozici leteckému dopravci.
- 71 Podle OPS 1.1110 uvedené přílohy se minimální doby odpočinku zaměstnanců, jako jsou žalobci v původním řízení, liší v závislosti na tom, zda doba odpočinku nastane mimo nebo v místě „mateřského letiště“ ve smyslu přílohy III nařízení č. 3922/91.

- 72 Mimoto je třeba uvést, že uvedené místo se neurčuje ani namátkou, ani jej neurčuje zaměstnanec, ale podle OPS 1.1090 bodu 3.1 uvedené přílohy jej jednotlivým členům palubního personálu určuje provozovatel.
- 73 Pouze v případě, kdy by s ohledem na skutkové okolnosti jednotlivých projednávaných věcí vykazovaly žaloby, jako jsou žaloby dotčené ve věcech v původním řízení, bližší vazbu k jinému místu, než je „mateřské letiště“, nebylo by „mateřské letiště“ relevantní pro určení „místa, odkud zaměstnanci obvykle vykonávají svoji práci“ (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. února 2002, Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, bod 53, jakož i obdobně rozsudek ze dne 12. září 2013, Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, bod 38 a citovaná judikatura).
- 74 Mimoto autonomní povaha pojmu „místo, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci“ nemůže být zpochybněna odkazem na pojem „mateřské letiště“ ve smyslu tohoto nařízení, obsažený v nařízení č. 883/2004, jelikož posledně uvedené nařízení a nařízení Brusel I sledují odlišné cíle. Zatímco totiž nařízení Brusel I sleduje cíl uvedený v bodě 47 tohoto rozsudku, cílem nařízení č. 883/2004, jak uvádí bod 1 jeho odůvodnění, je kromě volného pohybu osob, také „přispívat ke zlepšení jejich životní úrovně a pracovních podmínek“.
- 75 Mimoto úvaha, podle které pojem místa, kde nebo odkud zaměstnanec obvykle vykonává svoji práci, na který odkazuje čl. 19 bod 2 písm. a) nařízení Brusel I, nelze – jak plyne z bodu 65 tohoto rozsudku – postavit naroveň žádnému jinému pojmu, platí rovněž ohledně pojmu „státní příslušnost“ letadel ve smyslu článku 17 Chicagské úmluvy.
- 76 V rozporu s tvrzeními společností Ryanair a Crewlink, uvedenými v jejich vyjádření, členský stát, ze kterého člen palubního personálu letecké společnosti či člen palubního personálu přidělený k této letecké společnosti obvykle vykonává svoji práci, také nelze postavit naroveň území členského státu, jehož státní příslušnost ve smyslu článku 17 Chicagské úmluvy mají letadla uvedené letecké společnosti.
- 77 S ohledem na předcházející úvahy je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 19 bod 2 písm. a) nařízení Brusel I musí být vykládán v tom smyslu, že v případě žaloby podané členem palubního personálu letecké společnosti, nebo členem palubního personálu přiděleným k této letecké společnosti, a pro účely určení příslušnosti soudu, k němuž byla podána žaloba, nelze pojem „místo, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci“, ve smyslu uvedeného ustanovení, postavit naroveň pojmu „mateřské letiště“, ve smyslu přílohy III nařízení č. 3922/91. Pojem „mateřské letiště“ je nicméně pro účely určení „místa, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci“ významnou indicií.

K nákladům řízení

- 78 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (druhý senát) rozhodl takto:

Článek 19 bod 2 písm. a) nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, musí být vykládán v tom smyslu, že v případě žaloby podané členem palubního personálu letecké společnosti, nebo členem palubního personálu přiděleným k této letecké společnosti, a pro účely určení příslušnosti soudu, k němuž byla podána žaloba, nelze pojem „místo, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci“, ve smyslu uvedeného ustanovení, postavit naroveň pojmu „mateřské letiště“, ve smyslu přílohy III nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991

o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1899/2006 ze dne 12. prosince 2006. Pojem „mateřské letiště“ je nicméně pro účely určení „místa, kde zaměstnanec obvykle vykonává svou práci“ významnou indicií.

Podpisy.