



## Határozatok Tára

HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE  
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA  
Az ismertetés napja: 2017. április 27.<sup>1</sup>

### **C-168/16. és C-169/16. sz. egyesített ügyek**

**Sandra Nogueira,  
Victor Perez-Ortega,  
Virginie Mauguit,  
Maria Sanchez-Odogherty,  
José Sanchez-Navarro**  
kontra  
**Crewlink Ltd (C-168/16)**  
és  
**Miguel José Moreno Osacar**  
kontra  
**Ryanair, korábban Ryanair Ltd (C-169/16)**

(a cour du travail de Mons [mons-i munkaügyi bíróság, Belgium] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – 44/2001/EK rendelet – Polgári ügyekben folytatott igazságügyi együttműködés – Joghatóság – 19. cikk – Joghatóság egyedi munkaszerződéseknél – A munkaszerződés szokásos teljesítésének helye szerinti bíróság – Légiközlekedési ágazat – Légiutas-kísérő személyzet – 3922/91/EGK rendelet – A »bázishely« fogalma”

### **I. Bevezetés**

1. A cour du travail de Mons (monsi munkaügyi bíróság, Belgium) két közel azonos szövegezésű kérdést terjesztett előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé a 44/2001/EK rendelet<sup>2</sup> 19. cikke 2. pontjának értelmezésére vonatkozóan.

2. E kérdések egyrésztől Sandra Nogueira, Victor Perez-Ortega, Virginie Mauguit, Maria Sanchez-Odogherty és José Sanchez-Navarro (C-168/16. sz. ügy), másrésztől Miguel José Moreno Osacar (C-169/16. sz. ügy) (a továbbiakban együtt: fellebbezők), illetve a Crewlink Ltd (C-168/16. sz. ügy) és a Ryanair, korábban Ryanair Ltd (C-169/16. sz. ügy), a fellebbezők korábbi munkáltatói közötti két jogvita keretébe illeszkednek, amelyek tárgyát ez utóbbiak által a fellebbezőkkel szemben alkalmazott foglalkoztatási és elbocsátási feltételek képezik.

3. Az alapeljárások ezen szakaszában a felek nem értenek egyet azon tagállam meghatározását illetően, amelynek bíróságai a 44/2001 rendelet alapján nemzetközi joghatósággal rendelkeznek e jogviták elbírálására.

<sup>1</sup> Eredeti nyelv: francia.

<sup>2</sup> A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i tanácsi rendelet (HL 2001. L 12., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 4. kötet, 42. o.).

4. A kérdést előterjesztő bíróság – figyelemmel a nemzetközi légi személyszállítás azon sajátos kontextusára, amelyben a munkavállalóktól megkövetelhető, hogy munkájukat több tagállam területén végezzék – a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának a) alpontjában szereplő, „a munkavállaló szokásos munkavégzési helye” fogalmának értelmezését kéri a Bíróságtól.

5. A továbbiakban kifejtett indokok miatt azt javaslom a Bíróságnak, hogy alkalmazza a Brüsszeli Egyezmény<sup>3</sup> és a Római Egyezmény<sup>4</sup> keretében kialakított, a több tagállam területén teljesített munkaszerződésekre vonatkozó állandó ítélkezési gyakorlatát, és mondja ki, hogy ez a hely ott található, ahol vagy ahonnan a munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeit alapvetően teljesíti.

## II. Jogi háttér

### A. A 44/2001 rendelet

6. Előzetesen kiemelem, hogy a 44/2001 rendelet alábbiakban említett releváns rendelkezéseit nem módosították a rendelet elfogadásának időpontja és az alapeljárás tényállása szempontjából releváns tények megvalósulásának időpontja között.

7. A 44/2001 rendelet (13) preambulumbekzdése kimondja:

„A biztosítási, fogyasztói és munkaszerződésekkel kapcsolatban a gyengébb felet az érdekeinek megfelelő, az általános szabályoknál kedvezőbb joghatósági szabályokkal kell védelemben részesíteni.”

8. Az említett rendelet II. fejezetének „Joghatóság egyedi munkaszerződéseknel” című 5. szakasza tartalmazza e rendelet 18–21. cikkét.

9. A 44/2001 rendelet 18. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a 4. cikk és az 5. cikk 5. pontjának sérelme nélkül az egyedi munkaszerződéssel kapcsolatos ügyekben a joghatóságot e szakasz határozza meg.

10. Az említett rendelet 19. cikke a következőt írja elő:

„Valamely tagállamban lakóhellyel vagy székhellyel rendelkező munkaadó perelhető:

1. annak a tagállamnak a bíróságai előtt, ahol lakóhellyel vagy székhellyel rendelkezik; vagy

2. más tagállamban:

a) a munkavállaló szokásos vagy legutóbbi munkavégzési helyének bíróságai előtt; vagy

b) amennyiben a munkavállaló egyik államban sem végez vagy végzett rendszeresen munkát, annak a helynek a bíróságai előtt, ahol a telephely, amely a munkavállalót foglalkoztatta, található vagy található volt.”

3 A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a bírósági határozatok végrehajtásáról szóló, 1968. szeptember 27-i egyezmény (HL 1972. L 299., 32. o.; a továbbiakban: Brüsszeli Egyezmény).

4 A szerződéses kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról szóló, 1980. június 19-én Rómában aláírásra megnyitott egyezmény (HL 1980. L 266., 1. o.; magyar nyelven: HL C 2005. 169., 10. o.; a továbbiakban: Római Egyezmény). Azt fogom javasolni a Bíróságnak, hogy az ezen egyezményre vonatkozó ítélkezési gyakorlatot analógia útján alkalmazza: lásd jelen indítvány 73–80. pontját.

11. A 44/2001 rendelet 21. cikke ekképp rendelkezik:

„E szakasz rendelkezéseitől kizárólag olyan, a joghatóságot kikötő megállapodással lehet eltérni, amely:

1. a jogvita keletkezését követően jött létre; vagy
2. lehetővé teszi a munkavállaló számára az e szakaszban megjelölttől eltérő bíróságok előtt történő perindítást.”

### **B. A 3922/91/EGK rendelet**

12. A 3922/91/EGK rendelet<sup>5</sup> 1. cikkének (1) bekezdése értelmében „e rendeletet kell alkalmazni a polgári légi közlekedés biztonsága területén a műszaki előírások és közigazgatási eljárások összehangolására” a „légi járművek üzemeltetése és karbantartása” terén, valamint az „e feladatokban érintett személyekre és szervezetekre” vonatkozóan.

13. A 3922/91 rendeletnek „A kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások” című III. mellékletét az 1899/2006/EK rendelet<sup>6</sup> vezette be.

14. E III. melléklet tartalmazza a „Repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások és pihenési követelmények” című Q. részt. A Q. részen belül az OPS előírás 1.1095 1.7 pontja a következőképpen határozza meg a „bázishely” fogalmát:

„Az üzemben tartó által a személyzet tagja számára kijelölt hely, ahol az rendszerint megkezdődik és befejeződik a szolgálati idejét vagy szolgálati idejeinek egy sorozatát, és ahol normál körülmények között az üzemben tartó nem felelős a személyzet érintett tagjának elszállásolásáért.”

15. Az OPS előírás 1.1090 3.1 pontja továbbá kimondja, hogy az üzembentartónak ki kell jelölnie a személyzet minden tagja számára egy bázishelyet.

16. Az említett III. melléklet helyébe először a 8/2008/EK rendelet,<sup>7</sup> majd a 859/2008/EK<sup>8</sup> rendelet által beillesztett részek léptek, anélkül azonban, hogy a fent hivatkozott előírások szövege változott volna.

### **C. A 883/2004/EK rendelet**

17. A 883/2004/EK rendeletnek<sup>9</sup> „Az alkalmazandó jogszabályok meghatározása” című II. címében szereplő 11. cikk (1) bekezdése a következőket írja elő:

„Az e rendelet hatálya alá tartozó személyekre csak egy tagállam jogszabályai alkalmazandóak. E jogszabályokat e cím rendelkezései szerint kell meghatározni.”

<sup>5</sup> A polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i tanácsi rendelet (HL 1991. L 373., 4. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 348. o.).

<sup>6</sup> A 3922/91 rendelet módosításáról szóló, 2006. december 12-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 377., 1. o.).

<sup>7</sup> A 3922/91 rendelet módosításáról szóló, 2007. december 11-i bizottsági rendelet (HL 2008. L 10. 1. o.).

<sup>8</sup> A 3922/91 rendelet módosításáról szóló, 2008. augusztus 20-i bizottsági rendelet (HL 2008. L 254. 1. o.).

<sup>9</sup> A szociális biztonsági rendszerek koordinálásáról szóló, 2004. április 29-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 166., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 5. kötet, 72. o.).

18. A 883/2004 rendelet 11. cikkének a 465/2012/EU rendelettel<sup>10</sup> beillesztett (5) bekezdése a következőket mondja ki:

„A hajózőszemélyzet és a légiutas-kísérő személyzet légi személy- vagy árufuvarozási szolgáltatásokat lebonyolító tagjainak tevékenységét azon tagállamban végzett tevékenységnek kell tekinteni, amelyben a [3922/91] rendelet III. mellékletében meghatározottak szerint a bázishelyük található.”

19. Leszögezem, hogy e módosítás, időbeli hatálya miatt, nem alkalmazható az alapeljárások tényállására.

### III. Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

20. A Ryanair egy olyan ír jog szerinti, írországi székhelyű társaság, amely nemzetközi légi személyszállítással foglalkozik.

21. A Crewlink (C-168/16. sz. ügy) egy olyan ír jog szerinti, írországi székhelyű társaság, amely légitársaságok fedélzeti személyzetének toborzására és képzésére szakosodott.

22. A Crewlink és a C-168/16. sz. ügy fellebbezői között létrejött összes munkaszerződés szerint a munkavállaló a légiutas-kísérő személyzet tagjaként kiküldetés keretében dolgozik a Ryanairnél.

23. S. Nogueira (C-168/16. sz. ügy) portugál állampolgár. 2009. október 8-án lépett a Crewlink alkalmazásába mint légiutas-kísérő egy hároméves, határozott idejű szerződés alapján. 2011. április 4-én felmondott.

24. V. Perez-Ortega (C-168/16. sz. ügy) spanyol állampolgár. A Crewlinknél légiutas-kísérői feladatot látott el egy Portóban aláírt hároméves, határozott idejű szerződés alapján. 2011. június 15-én felmondott.

25. V. Mauguit (C-168/16. sz. ügy) belga állampolgár. Egy Dublinban (Írország) aláírt hároméves, határozott idejű szerződés alapján lépett a Crewlink alkalmazásába mint légiutas-kísérő. 2011. június 24-én elbocsátották.

26. M. Sanchez-Odogherty (C-168/16. sz. ügy) spanyol állampolgár. 2010. április 1-jén lépett a Crewlink alkalmazásába mint légiutas-kísérő egy hároméves, határozott idejű szerződés alapján. 2011. június 20-án felmondott.

27. J. Sanchez-Navarro (C-168/16. sz. ügy) spanyol állampolgár. 2009. október 8-án lépett a Crewlink alkalmazásába mint légiutas-kísérő egy Dublinban aláírt hároméves, határozott idejű szerződés alapján. 2011. november 10-én elbocsátották.

28. M. José Moreno Osacar (C-169/16. sz. ügy) spanyol állampolgár. 2008. április 21-én munkaszerződést kötött a Ryanairrel „cabin services agent” munkakör betöltésére. A munkavégzést 2008. május 1-jén kezdte. 2011. június 16-án felmondott.

29. Valamennyi, egyrészt a fellebbezők, másrészt a Crewlink és Ryanair között létrejött szerződés (a továbbiakban együtt: vitatott munkaszerződések) angol nyelven készült.

<sup>10</sup> A 883/2004 rendelet módosításáról, valamint a 883/2004 rendelet végrehajtására vonatkozó eljárás megállapításáról szóló 987/2009/EK rendelet módosításáról szóló, 2012. május 22-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2012. L 149., 4. o.).

30. E szerződések szerint a fellebbezők feladatkörébe tartozott többek között az utasok biztonságáról, elsősegélyben való részesítéséről, támogatásáról és ellenőrzéséről való gondoskodás, a beszállásban való segédkezés, a fedélzeti árusítás és a repülőgép belsejének takarítása.

31. A vitatott munkaszerződések tartalmazták, hogy e szerződésekre az ír jog alkalmazandó.

32. Ezenkívül e szerződések tartalmazták az ír bíróságok joghatóságának kikötését. A kérdést előterjesztő bíróság szerint e kikötésre a 44/2001 rendelet 21. cikke alapján nem lehet hivatkozni a fellebbezőkkel szemben.

33. Figyelembe véve azt a tényt, hogy a fellebbezők feladataikat Írországból lajstromozott repülőgépeken látták el, az említett szerződések alapján úgy tekintették, hogy a fellebbezők munkájukat Írországból végezték.

34. Ugyanakkor a kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben kiemeli, hogy azok a repülőgépek, amelyek fedélzetén a fellebbezők a feladataikat végezték, a charleroi-i (Belgium) repülőtéren állomásoztak, és hogy e tekintetben nincs jelentősége annak, hogy ezeket a repülőgépeket Írországból lajstromozták.

35. A vitatott munkaszerződések a charleroi-i repülőteret jelölték ki a fellebbezők bázishelyeként (*home base*), lehetővé téve ugyanakkor a munkáltatók számára, hogy egy másik repülőterre áthelyezhessék őket. Azonban nem vitatott, hogy e munkaszerződések keretein belül a charleroi-i repülőtér volt a fellebbezők egyetlen bázishelye.

36. A szerződés kötelezte a fellebbezőket, hogy legfeljebb egy órányi távolságra lakjanak a bázishelyüktől, így ők az említett szerződések teljesítése alatt Belgiumban laktak.

37. Valamennyi fellebbező a charleroi-i repülőtéren kezdte meg és fejezte be munkanapját. Konkrétabban a kérdést előterjesztő bíróság megállapításaiból az következik, hogy:

- a fellebbezők a charleroi-i repülőtéren kapták meg az utasításokat a munkáltatók intranetes hálózatába belépve;
- a fellebbezők mindig a charleroi-i repülőtérrel szálltak fel, hogy megérkezzenek a meghatározott célállomásra;
- ezen célrepülőtérrel kiindulva mindig Charleroi-ba tértek vissza, és
- amikor ugyanarra a napra több oda- és visszautat terveztek be, az európai légtérben a fordulókat minden esetben Charleroi-ból kiindulva és a nap végén oda visszatérve teljesítették.

38. A Ryanair (C-169/16. sz. ügy) elutasított bármilyen olyan felvetést, amely szerint Belgiumban fióktelepe van, azonban azt elismerte, hogy ott irodával (*crewroom*) rendelkezik.

39. A kérdést előterjesztő bíróság előtt a Crewlink azt állította, hogy nem rendelkezik a munkaszervezésre vagy a személyzet irányítására alkalmas fiókteleppel vagy irodával Belgiumban, és hogy a személyzet munkájára vonatkozó utasításokat írországi irodáiból adja ki. E bíróság kifejti azonban, hogy a Crewlink a tárgyaláson elismerte, hogy a charleroi-i repülőtéren a Ryanairrel közös irodával rendelkezik, amely a „crewroom” nevet viseli.

40. Munkaképtelenség esetén a fellebbezőknek a charleroi-i repülőtéren jelentkezniük kellett egy nyomtatvány kitöltése céljából, amelyet azután továbbítottak a munkáltatójuk Dublinban lévő „*head office*”-ába.

41. Fegyelmi probléma esetén a munkavállalónak először a vezetőség egyik tagjával kellett találkoznia a charleroi-i repülőtér személyzeti termében. A fegyelmi eljárás következő szakaszait már Dublinból folytatták le.

42. A fellebbezők úgy vélik, hogy a Crewlink és a Ryanair által munkaviszonyukra alkalmazott ír jogi rendelkezések kevésbé előnyösek, mint a belga jogi rendelkezések. A fellebbezők ugyanis semmilyen kapcsolatban nem álltak Írországgal, mivel ott soha nem éltek és dolgoztak, és a többségük legfeljebb egyszer járt ott, a szerződés aláírásakor és a bankszámla megnyitásakor.

43. Mivel a fellebbezők úgy vélték, hogy a Crewlink és a Ryanair köteles tiszteletben tartani és alkalmazni a belga jogi rendelkezéseket, és mivel a kérelmük elbírálására a belga bíróságok rendelkeznek joghatósággal, 2011. december 8-án kereseteket nyújtottak be a belga munkajogi rendelkezések alapján a tribunal du travail de Charleroi (charleroi-i munkaügyi bíróság, Belgium) előtt, amelyekben azt kérték, hogy a bíróság kötelezze a munkáltatókat, hogy valamennyi fellebbező részére 20 000 euró összegben meghatározott, az alábbiakból eredő időközi kifizetést teljesítsenek: munkabértartozás, éjszakai pótlékok, túlóradíjak, utazási költségtérítés, vásárlással összefüggő költségek, formaruha használata és tisztítása, képzési költségek, az étkezési jegyek ellenértékének megfelelő összegű kártérítés, a garantált bér és a ténylegesen kifizetett bér közötti különbözet megfizetése, valamint lelépési pénz.

44. V. Mauguit és J. Sanchez-Navarro, akiket a Crewlink (C-168/16. sz. ügy) bocsátott el, ezenkívül a felmondási idő be nem tartása miatt 3 havi díjazásnak megfelelő kártérítést követel.

45. A Crewlink és a Ryanair ellenben úgy véli, hogy ezen jogviták elbírálására az ír bíróságok rendelkeznek joghatósággal.

46. A tribunal du travail de Charleroi (charleroi-i munkaügyi bíróság) a 2013. november 4-én hozott két ítéletében kimondta, hogy a belga állam bíróságai e kérelmek elbírálására nem rendelkeznek joghatósággal.

47. 2013. november 8-án a fellebbezők fellebbezést nyújtottak be ezen ítéletek ellen többek között arra hivatkozva, hogy az alapeljárásban szereplő jogvita elbírálására a 44/2001 rendelet 18–21. cikkei alapján a belga bíróságok rendelkeznek joghatósággal, és hogy a Római Egyezmény 6. cikke értelmében az alapügyek tárgyát képező munkaviszonyokra a belga jogot kell alkalmazni.

48. A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy kétség merül fel a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának és különösen – tekintettel a légiközlekedési ágazat sajátosságaira – „a munkavállaló szokásos munkavégzésének helye” fogalmának tulajdonítandó értelmezést illetően.

49. E körülmények között a cour du travail de Mons (monsi munkaügyi bíróság) úgy határozott, hogy az alapügyben folyamatban lévő eljárást felfüggeszti, és a C-168/16. sz. ügyben, illetve a C-169/16. sz. ügyben előzetes döntéshozatal céljából a következő, gyakorlatilag azonos szövegű kérdéseket terjeszti a Bíróság elé<sup>11</sup>:

„Figyelembe véve

– [...] a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok végrehajtásáról szóló [Brüsszeli Egyezmény], valamint a [...] 44/2001 rendelet elfogadásának alapjául szolgáló, a megoldások előreláthatóságára és a jogbiztonságra vonatkozó követelményeket,

<sup>11</sup> Pontosítom, hogy ez a megfogalmazás összevontan tartalmazza a C-186/16. sz. ügyben és a C-169/16. sz. ügyben feltett kérdést. E két kérdés közötti egyetlen – az átfogalmazott kérdésben tükröződő – különbség arra a körülményre vonatkozik, hogy a C-168/16. sz. ügyben fellebbezőket a Ryanair rendelkezésére bocsátották, míg a C-169/16. sz. ügyben fellebbezőt közvetlenül a Ryanair alkalmazta. E körülmény azonban az előterjesztett kérdésre adandó válasz szempontjából nem releváns: lásd a jelen indítvány 108. pontját.

- a légitölekedési ágazat sajátosságait, amelynek keretében [valamely tagállam területén] székhellyel rendelkező légitársaság [rendelkezésére bocsátott vagy általa alkalmazott] repülőgép-személyzet [...] napi szinten az Európai Unió területe fölött repül olyan bázishelyről kiindulva, amely, mint a jelen esetben is, [más tagállam területén is lehet],
- [az alapeljárások] sajátosságait,
- a (3922/19/EGK rendelet III. mellékletében meghatározott) »bázishely« kifejezésből származó kapcsolóelvet, amelyet a 883/2004 rendelet [2012. június 28]-át követően a légitársaságok hajózószemélyzetének és légiutas-kísérő személyzetének tagjai esetén alkalmazandó társadalombiztosítási jogszabály meghatározásánál használ,
- [Bíróság] ítélezési gyakorlatából levont következtetéseket,

a [44/2001] rendelet 19. cikkének 2. pontja szerinti »munkaszerződés szokásos teljesítésének helye« fogalom értelmezhető-e úgy, hogy az megfelel [az 1899/2006 rendelettel módosított] 3922/91 rendelet III. mellékletben meghatározott »bázishely« kifejezésnek [...],

mégpedig azon [tagállam] meghatározásának céljából, amelynek területén e munkavállalók szokásosan munkájukat végzik, ha e munkavállalókat [a repülőgép-személyzet tagjaként] az [Unió] teljes területén nemzetközi légi személyszállítással foglalkozó, valamely [tagállam] jogának hatálya alá tartozó társaság rendelkezésére bocsátottak vagy az alkalmazza,

tekintve, hogy ez a – »munkaviszony tényleges központjaként« értelmezett »bázishely« fogalmából eredő – kapcsolóelv egyszerre jelenti a [tagállammal való] legszorosabb kapcsolatot és biztosítja a legmegfelelőbb védelmet a gyengébb pozícióban lévő szerződő fél számára, mivel minden munkavállaló rendszeresen e helyen kezdi és fejezi be munkanapját, e hely a mindennapi munka megszervezésének helye, és a munkavállalók annak közelében létesítettek tényleges tartózkodási helyet a szerződéses jogviszony idejére [...]?”

#### **IV. A Bíróság előtti eljárás**

50. A Bíróság Hivatala az előzetes döntéshozatal iránti kérelmeket 2016. március 25-én vette nyilvántartásba.

51. A fellebbezők, a Ryanair, a belga, francia, holland és svéd kormány, valamint az Európai Bizottság terjesztett elő írásbeli észrevételeket.

52. A 2017. február 2-i tárgyaláson megjelentek a fellebbezők, a Crewlink, a Ryanair, a belga kormány, Írország, a francia és a svéd kormány, valamint a Bizottság, hogy ismertessék az észrevételeiket.

#### **V. Elemzés**

53. A kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésével lényegében arra vár választ, hogy a 44/2001 rendelet 19. cikkének 2. pontját úgy kell-e értelmezni, hogy a nemzetközi légitölekedési ágazatban repülőgép-személyzet tagjaként dolgozó munkavállaló vonatkozásában »a munkavállaló szokásos munkavégzési helye« tekinthető az 1899/2006 rendelettel módosított 3922/91 rendelet III. mellékletben meghatározott »bázishelynek”.

54. Tudomásom szerint a Bíróságnak még nem volt alkalma értelmezni a 44/2001 rendelet 19. cikkének 2. pontját az alapügyekhez hasonló összefüggésben, nevezetesen a nemzetközi légiközlekedési ágazatban dolgozó és a munkaszerződésüket több tagállam területén teljesítő munkavállalókkal összefüggésben.

55. Ugyanakkor különböző válaszelemeket lehet azonosítani a Bíróság által akár a Brüsszeli Egyezmény (A cím), akár analógia útján a Római Egyezmény (B cím) keretében kialakított, a munkaszerződés több tagállam területén történő teljesítésére vonatkozó ítélkezési gyakorlatban. és ezeket az elemeket hasznosan át lehet ültetni a 44/2001 rendelet keretébe (C cím).

56. E válaszelemek ismertetése előtt emlékeztetek arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint mind a 44/2001 rendelet, mind a fent hivatkozott két egyezmény keretében a munkaszerződésekre vonatkozó rendelkezések értelmezésekor szem előtt kell tartani a szociális szempontból gyengébb szerződő fél, jelen esetben a munkavállaló megfelelő védelmének biztosítását.<sup>12</sup>

57. Kiemelem továbbá, hogy az ír bíróság joghatóságának a vitatott munkaszerződésekben való kikötésére a 44/2001 rendelet 21. cikke alapján nem lehet hivatkozni a fellebbezőkkel szemben, amint azt a kérdést előterjesztő bíróság, a fellebbezők, a francia és a svéd kormány, valamint a Bizottság hangsúlyozta.

58. Ugyanis e kikötések nem tartoznak az e rendelkezésben vázolt két eset közül egyik alá sem, sem azon eset alá, hogy a kikötés a jogvita keletkezését követően jött létre, sem azon eset alá, hogy a kikötés lehetővé teszi a munkavállaló számára az e rendelet II. fejezetének 5. szakaszában megjelölttől eltérő bíróságok előtt történő perindítást.

#### ***A. Valamely munkaszerződés több állam területén történő teljesítése a Brüsszeli Egyezmény keretében***

59. A Brüsszeli Egyezménnyel kapcsolatos állandó ítélkezési gyakorlat vizsgálata előtt emlékeztetek arra, hogy mivel a 44/2001 rendelet ezen egyezmény helyébe lép, a Bíróság által az említett egyezmény rendelkezéseire vonatkozóan adott értelmezés az ezen rendelet rendelkezéseire is érvényes, amennyiben e közösségi jogszabályok rendelkezései egyenértékűnek tekinthetők.<sup>13</sup>

60. E tekintetben kiemelem, hogy a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának szövege gyakorlatilag megegyezik a San Sebastian-i Egyezménnyel módosított Brüsszeli Egyezmény 5. cikke 1. pontja második és a harmadik mondatának szövegével.<sup>14</sup>

61. Amint arra a fellebbezők és a francia kormány rámutatott, erre az egyenértékűsége tekintettel a 44/2001 rendelet (19) preambulumbekendésének megfelelően biztosítani kell e két jogszabály értelmezésének folytonosságát.<sup>15</sup>

12 Lásd a 44/2001 rendeletre vonatkozóan: e rendelet (13) preambulumbekendése, valamint különösen ebben az értelemben: 2008. május 22-i Glaxosmithkline és Laboratoires Glaxosmithkline ítélet (C-462/06, EU:C:2008:299, 17. pont); 2012. július 19-i Mahamdia ítélet (C-154/11, EU:C:2012:491, 44–46. és 60. pont); 2015. szeptember 10-i Holterman Ferho Exploitation és társai ítélet (C-47/14, EU:C:2015:574, 43. pont). A Brüsszeli Egyezményre vonatkozóan lásd különösen: 1993. július 13-i Mulox IBC ítélet (C-125/92, EU:C:1993:306, 18–20. pont); 2002. február 27-i Weber ítélet (C-37/00, EU:C:2002:122, 40. pont); 2003. április 10-i Pugliese (C-437/00, EU:C:2003:219, 18. pont). A Római Egyezményre vonatkozóan lásd különösen ebben az értelemben: 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 40–42. pont); 2011. december 15-i Voogseerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842, 35. pont).

13 2009. július 16-i Zuid-Chemie ítélet (C-189/08, EU:C:2009:475, 18. pont); 2015. szeptember 10-i Holterman Ferho Exploitation és társai ítélet (C-47/14, EU:C:2015:574, 38. pont); 2016. június 16-i Universal Music International Holding ítélet (C-12/15, EU:C:2016:449, 22. pont).

14 A Spanyol Királyságnak és a Portugál Köztársaságnak a Dánia, Írország, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága csatlakozásáról szóló egyezménnyel, és a Görög Köztársaság csatlakozásáról szóló egyezménnyel módosított, a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról és a bírósági határozatok végrehajtásáról szóló Egyezményhez, valamint az Egyezménynek a Bíróság általi értelmezésére vonatkozó jegyzőkönyvhöz való csatlakozásáról szóló, 1989. május 26-án San Sebastianban aláírt egyezmény (HL 1989. L 285., 1. o.).

15 Lásd ebben az értelemben: 2009. július 16-i Zuid-Chemie (C-189/08, EU:C:2009:475, 19. pont); 2016. június 16-i Universal Music International Holding ítélet (C-12/15, EU:C:2016:449, 23. pont).



62. Emlékeztetek arra, hogy a Brüsszeli Egyezmény az eredeti változatában még nem tartalmazott a munkaszerződésre vonatkozó különös rendelkezést.<sup>16</sup> A Bíróság mégis úgy ítélte meg, hogy a munkaszerződésből eredő jogviták ezen egyezménynek,<sup>17</sup> és különösképpen annak 5. cikke 1. pontjának hatálya alá tartoznak, amely szerint az alperes az eljárás tárgyát képező, teljesített vagy teljesítendő kötelezettség helye szerinti bíróság előtt is perelhető.<sup>18</sup>

63. A Bíróság ezt követően pontosította, hogy a Brüsszeli Egyezmény 5. cikkének 1. pontjában meghatározott kapcsolóelv a munkaszerződésből eredő jogviták keretében úgy értelmezendő, hogy az a munkavégzési kötelezettség teljesítésének helye szerinti bíróság.<sup>19</sup>

64. A Mulox IBC ítéletben arra kérték a Bíróságot, hogy pontosítsa e kapcsolóelvet a munkaszerződés több állam területén történő teljesítése tekintetében.<sup>20</sup>

65. A Bíróság kimondta, hogy amennyiben a munkavállalóra bízott munka elvégzése több szerződő állam területét érinti, e rendelkezést úgy kell értelmezni, hogy az azt a „helyet jelöli, ahol vagy ahonnan a munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeit alapvetően teljesíti” (ezen ítélet 24. pontja).

66. Az említett ítélet 25. pontjában a Bíróság számos olyan támpontot határozott meg, amelyeket a nemzeti bíróság figyelembe vehet e hely meghatározása céljából, így többek között azt a körülményt, hogy a munkavállaló a rábízott munkát egy szerződő államban található irodában végezte, ahol a munkavállaló létrehozta székhelyét, ahonnan kiindulva munkáját végezte, és ahová minden üzleti útját követően visszatért.

67. Ezt az ítélkezési gyakorlatot a jelen indítvány 60. pontjában említett San Sebastian-i Egyezmény megkötésekor részlegesen kodifikálták. Ennek során ugyanis a Brüsszeli Egyezmény 5. cikkének 1. pontját egy, a munkaszerződésre vonatkozó különös szabállyal egészítették ki, ami tükrözi a Bíróság fent hivatkozott ítélkezési gyakorlatát.<sup>21</sup> Ezen új szabály szerint a munkáltató perelhető a munkavállaló szokásos munkavégzési helyének bírósága, vagy amennyiben a munkavállaló egyik államban sem végez rendszeresen munkát, annak a helynek a bírósága előtt, ahol a telephely, amely a munkavállalót foglalkoztatta, található vagy található volt”.

68. A Bíróságot ezen új szabály értelmezésére kérték a több szerződő állam területén teljesített munkaszerződések kontextusában.

69. A Rutten ítéletben<sup>22</sup> így a Bíróság kimondta, hogy a Brüsszeli Egyezmény 5. cikke 1. pontjának értelmében véve, a munkavállaló rendszerinti munkavégzési helye az a hely, ahol a munkavállaló szakmai tevékenységeinek tényleges központját létrehozta, és ahol vagy ahonnan a munkavállaló valójában a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeinek lényegét teljesíti (ezen ítélet 23. pontja).

70. A fent említett ítélet 25. pontjában a Bíróság azokat a támpontokat fogalmazta meg, amelyeket a nemzeti bíróság ezen hely meghatározásához figyelembe vehet, így többek között azt a körülményt, hogy a munkavállaló ebben az államban olyan irodával rendelkezik, ahonnan szervezi a munkáltató számára végzett munkáját, és ahová valamennyi külföldi szakmai utazását követően visszatér.

16 Lásd e tekintetben: 1982. május 26-i Ivenel ítélet (133/81, EU:C:1982:199, 12–14. pont); Trstenjak főtanácsnok Koelzsch ügyre vonatkozó indítványa (C-29/10, EU:C:2010:789, 71–73. pont).

17 1979. november 13-i Sanicentral ítélet (25/79, EU:C:1979:255, 3. pont).

18 Lásd: 1982. május 26-i Ivenel ítélet (133/81, EU:C:1982:199, 7. és az azt követő pontok).

19 Lásd ebben az értelemben: 1987. január 15-i Shenavai ítélet (266/85, EU:C:1987:11, 16. pont); 1989. február 15-i Six Constructions ítélet (32/88, EU:C:1989:68, 14. és 15. pont); 1993. július 13-i Mulox IBC ítélet (C-125/92, EU:C:1993:306, 17. pont).

20 1993. július 13-i Mulox IBC ítélet (C-125/92, EU:C:1993:306).

21 Lásd e tekintetben: 1994. június 29-i Custom Made Commercial ítélet (C-288/92, EU:C:1994:268, 25. pont); 1997. január 9-i Rutten ítélet (C-383/95, EU:C:1997:7, 19–21. pont).

22 1997. január 9-i Rutten ítélet (C-383/95, EU:C:1997:7).

71. A Weber ítélet egy olyan esetre vonatkozott, amely eltért az említett Mulox IBC ítélet és a Rutten ítélet alapjául szolgáló esettől, mivel a munkavállaló egyik szerződő államban sem rendelkezett olyan irodával, amely szakmai tevékenységeinek tényleges központját jelentette volna, és ahonnan a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeinek lényegét teljesítette volna (ezen ítélet 48. pontja).<sup>23</sup>

72. A Bíróság mégis úgy ítélte meg, hogy még ebben az esetben is releváns a Mulox IBC ügyre és a Rutten ügyre vonatkozó ítélkezési gyakorlat, mivel magában foglalja azt, hogy a több szerződő állam területén teljesített munkaszerződést illetően a Brüsszeli Egyezmény 5. cikkének 1. pontját – figyelemmel arra, hogy a döntésre legmegfelelőbb bíróság kijelölése céljából meg kell határozni azt a helyet, amellyel a jogvita a legjelentősebb kapcsolatot mutatja, továbbá megfelelő védelmet kell biztosítani a munkavállalónak mint a gyengébb szerződő félnek, és el kell kerülni, hogy több bíróság rendelkezzen joghatósággal – úgy kell értelmezni, hogy az olyan helyre vonatkozik, ahol vagy ahonnan a munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeinek lényegét teljesíti.<sup>24</sup>

### ***B. Valamely munkaszerződés több állam területén történő teljesítése a Római Egyezmény keretében***

73. A Bíróság által a Római Egyezménnyel kapcsolatban kialakított ítélkezési gyakorlat vizsgálata előtt ki kell fejteni azokat az indokokat, amelyek miatt ezen ítélkezési gyakorlat a Brüsszeli Egyezmény és a 44/2001 rendelet értelmezése szempontjából irányadónak számíthat, ahogy azt a fellebbezők, a Ryanair, a francia kormány és a Bizottság állította.

74. Kétségtelen, hogy e jogszabályoknak eltérő tárgyuk van. A Római Egyezménynek és az 593/2008/EK rendeletnek<sup>25</sup> ugyanis az a célja, hogy megjelölje azt az államot, amelynek jogát a szerződéses kötelezettségekre alkalmazni kell, míg a Brüsszeli Egyezménynek és a 44/2001 rendeletnek az a célja, hogy meghatározza azt az államot, amelynek bíróságai joghatósággal rendelkeznek a polgári és kereskedelmi jogviták eldöntésére.

75. Eltérő tárgyuk ellenére, számos olyan ok van, amely azt igazolja, hogy a Római Egyezménynek és a „Róma I” rendeletnek a Bíróság általi értelmezését relevánsnak lehet tekinteni a Brüsszeli Egyezmény és a 44/2001 rendelet értelmezése szempontjából.

76. Először is a „Róma I” rendelet (7) preambulumbekzdése kimondja, hogy e rendelet tárgyi hatályának és rendelkezéseinek összhangban kell lenniük a 44/2001 rendelettel. A Római Egyezmény preambuluma e tekintetben már pontosította, hogy ezen egyezménynek az a célja, hogy az Unión belül – különösen a bírósági joghatóság és a bírósági határozatok végrehajtása tekintetében – megkezdődött jogegységesítés folytatódjon a nemzetközi magánjog területén.

77. Másodszor a Bíróság már több alkalommal értelmezte párhuzamosan e jogszabályokat, különösen a Római Egyezményben és a Brüsszeli Egyezményben foglalt munkaszerződésekre vonatkozó rendelkezések tekintetében.<sup>26</sup>

23 2002. február 27-i Weber ítélet (C-37/00, EU:C:2002:122).

24 Lásd még: 2002. február 19-i Besix ítélet (C-256/00, EU:C:2002:99, 38. pont); 2003. április 10-i Pugliese ítélet (C-437/00, EU:C:2003:219, 19. pont).

25 A szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló, 2008. június 17-i európai parlamenti és tanácsi rendelet („Róma I” rendelet) (HL 2008. L 177., 6. o.; helyesbítés: HL 2009. L 309., 87. o., a továbbiakban: „Róma I” rendelet).

26 A Római Egyezményben és a Brüsszeli Egyezményben foglalt munkaszerződésekre vonatkozó rendelkezések tekintetében lásd: 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 33., 41., 42. és 45. pont). Egyéb rendelkezések vonatkozásában lásd: 2010. december 7-i Pammer és Hotel Alpenhof ítélet (C-585/08 és C-144/09, EU:C:2010:740, 41–43. pont); 2016. január 21-i ERGO Insurance és Gjensidige Baltic ítélet (C-359/14 és C-475/14, EU:C:2016:40, 40–43. pont); 2016. július 28-i Verein für Konsumenteninformation ítélet (C-191/15, EU:C:2016:612, 36–39. pont).

78. Harmadszor, az ezen jogszabályokban foglalt, munkaszerződésekre vonatkozó rendelkezések azonos célkitűzést követnek, nevezetesen azt, hogy a munkavállalónak mint a gyengébb szerződő félnek megfelelő védelmet biztosítsanak<sup>27</sup>.

79. Negyedszer kiemelem, hogy a Római Egyezmény 6. cikke (2) bekezdése a) és b) pontjának szövege gyakorlatilag megegyezik a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának szövegével.<sup>28</sup>

80. Az előző megállapításokra tekintettel úgy vélem, hogy a Bíróságnak a Római Egyezmény 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának értelmezésével kapcsolatos ítélkezési gyakorlatát figyelembe kell venni a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának értelmezésekor.

81. A Bíróság többek között a Koelzsch ítéletben és a Voogsgeerd ítéletben értelmezte a Római Egyezmény 6. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontját.<sup>29</sup> Ezen ítéletek, amelyek a közúti és a tengeri közlekedési ágazatban dolgozó munkavállalókra vonatkoztak, különös jelentőséggel bírnak a jelen ügyekben, amelyek a légiközlekedési ágazatban dolgozó munkavállalókra vonatkoznak.

82. Olyan helyzetek elbírálásakor, amelyekben valamely munkaszerződést több tagállam területén teljesítenek, a Bíróság megállapította, hogy a Római Egyezmény 6. cikkének (2) bekezdése hierarchiát állított fel a munkaszerződésre alkalmazandó jog meghatározása során figyelembe veendő elvek között.<sup>30</sup> Ugyanis tekintettel a munkavállalók védelmére irányuló célkitűzésre, az ezen Egyezmény 6. cikke (2) bekezdésének a) pontjában szereplő azon ország szerinti kapcsolóelvet, ahol a munkavállaló „rendszerint a munkáját végzi”, tágan kell értelmezni, míg az ugyanezen cikk (2) bekezdésének b) pontjában szereplő, azon „telephely” szerinti kapcsolóelvet, „amely a munkavállalót alkalmazásba vette”, csak akkor lehet alkalmazni, ha az eljáró bíróság nem tudja megállapítani a rendszerinti munkavégzés helye szerinti országot.<sup>31</sup>

83. Ennélfogva a Római Egyezmény 6. cikke (2) bekezdésének a) pontja azon esetben is alkalmazandó, amikor a munkavállaló egynél több szerződő államban végzi tevékenységeit, amennyiben az eljáró bíróság meg tudja határozni azt az államot, amelyikkel a munkavégzés jelentős fokú kapcsolatot mutat.<sup>32</sup>

84. Ilyen esetben a rendszerinti munkavégzés helye szerinti ország kapcsolóelvét úgy kell érteni, hogy az arra a helyre utal, ahol vagy ahonnan a munkavállaló a szakmai tevékenységeit ténylegesen végzi, tevékenységi központ hiányában pedig arra a helyre, ahol a munkavállaló a tevékenységeinek nagyobb részét végzi.<sup>33</sup>

85. Tekintettel a közúti és a tengeri közlekedési ágazatban végzett munka különleges természetére, a Bíróság számos olyan támpontot határozott meg, amelyeket a kérdést előterjesztő bíróság a fent hivatkozott kapcsolóelvek alapján figyelembe vehet. A nemzeti bíróságnak meg kell többek között állapítania, hogy melyik államban található az a hely, ahonnan a munkavállaló a fuvarozási feladatait

27 Lásd e tekintetben: 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 40–45. pont).

28 A Római Egyezmény 6. cikke (2) bekezdésének szövege a következő: „A 4. cikk rendelkezéseitől eltérve, a 3. cikk szerinti jogválasztás hiányában a munkaszerződésre az alábbiak az irányadóak:

a) azon ország joga, ahol a munkavállaló a szerződés teljesítéséeként a munkáját rendszerint végzi, még ha ideiglenesen egy másik országba küldték is ki; vagy

b) ha a munkavállaló munkáját rendszerint nem egy és ugyanazon országban végzi, úgy azon telephely szerinti ország joga, ahol a munkavállalót alkalmazták; hacsak a körülmények összessége arra nem utal, hogy a szerződés egy másik országgal szorosabb kapcsolatban áll, amely esetben a szerződésre e másik ország joga az irányadó.”

29 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151); 2011. december 15-i Voogsgeerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842).

30 Lásd ebben az értelemben: 2011. december 15-i Voogsgeerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842, 34. pont).

31 Lásd ebben az értelemben: 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 42. és 43. pont); 2011. december 15-i Voogsgeerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842, 35. pont).

32 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 44. pont); 2011. december 15-i Voogsgeerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842, 36. pont).

33 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 45. pont); 2011. december 15-i Voogsgeerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842, 37. pont).

végzi, a feladataival kapcsolatos utasításokat kapja, és a munkáját szervezi, valamint azt a helyet is meg kell határoznia, ahol a munkaeszközök találhatóak.<sup>34</sup> Adott esetben azt is meg kell vizsgálnia, hogy melyek azok a helyek, ahová főként fuvaroz, melyek az árukirakodási helyek, valamint melyik az a hely, ahová a munkavállaló feladatai elvégzését követően visszatér.<sup>35</sup>

### ***C. „A munkavállaló szokásos munkavégzési helyének” meghatározása az alapeljárásokban fennálló körülmények között***

86. A kérdést előterjesztő bíróság a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontja a) alpontjának értelmezését kéri a Bíróságtól, amelynek az alapeljárásokban fennálló körülmények közötti alkalmazhatóságát a Bíróság előtt észrevételeket előterjesztő felek nem vitatták.

87. Már kifejtettem azokat az indokokat, amelyek miatt a Római Egyezmény és a Brüsszeli Egyezmény megfelelő rendelkezéseire vonatkozó ítélkezési gyakorlat e rendelkezés értelmezése szempontjából releváns.<sup>36</sup>

88. Ezen ítélkezési gyakorlat alapján most meg kell határoznom azokat a kapcsolóelveteket, amelyek lehetővé teszik a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontja a) alpontjának értelmében vett, a munkavállaló szokásos munkavégzési helyének azonosítását az alapeljárások körülményei között.

#### ***1. Azon hely, „ahol vagy ahonnan” a munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeit alapvetően teljesíti***

89. A fent hivatkozott ítéletekből következik, hogy amennyiben a munkavégzés több tagállam területét érinti, a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának a) alpontjában meghatározott kapcsolóelvet úgy kell értelmezni, hogy az azt a „helyet jelöli, ahol vagy ahonnan” a munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeit alapvetően teljesíti.<sup>37</sup>

90. A Bíróság ily módon e rendelkezés alkalmazása céljából kettős kapcsolóelvet (az a „hely, ahol” vagy az a „hely, ahonnan”) határozott meg azon munkavállalók tekintetében, akik feladatukat több tagállam területén látják el. Figyelembe véve az e rendelkezés tág értelmezésére vonatkozó kötelezettséget,<sup>38</sup> valamint a „vagy” mellérendelő kötőszó Bíróság általi használatát, úgy vélem, hogy a nemzeti bíróságnak e kettős kapcsolóelvet vaglyagosan kell alkalmaznia. Másként fogalmazva – ahogy arra helyesen mutatott rá a Ryanair és a Bizottság – e bíróságnak a releváns körülmények összességére tekintettel meg kell kísérelnie azonosítani:

- vagy azt a „helyet, ahol” a munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeit alapvetően teljesíti,
- vagy azt a „helyet, ahonnan” a munkavállaló alapvetően teljesíti e kötelezettségeket.

34 Lásd: 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 48. és 49. pont); 2011. december 15-i Voogsgeerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842, 38–41. pont).

35 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 49. pont).

36 Lásd: a jelen indítvány 59–61. és 73–80. pontja.

37 Lásd ebben az értelemben: 1993. július 13-i Mulox IBC ítélet (C-125/92, EU:C:1993:306, 24. pont); 1997. január 9-i Rutten ítélet (C-383/95, EU:C:1997:7, 23. pont); 2002. február 27-i Weber ítélet (C-37/00, EU:C:2002:122, 58. pont); 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 50. pont); 2011. december 15-i Voogsgeerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842, 37. pont). Lásd a jelen indítvány 65., 69., 72. és 84. pontját.

38 Lásd a jelen indítvány 82. pontját.

91. Emlékeztetőül, az alapeljárások olyan munkavállalókra vonatkoznak, akiket fedélzeti személyzet tagjaként (légiutas-kísérőként) alkalmaznak a Ryanair által üzemeltetett repülőgépeken. E munkavállalók munkájukat több tagállamban végezték, nevezetesen Belgiumban, ahol az indulási repülőtér (Charleroi) van, az érkezési repülőtér szerinti tagállamban, valamint azon tagállamokban, amelyeket a repülés során esetlegesen érintettek.

92. Úgy vélem, hogy ilyen körülmények között nem lehetséges azt a „helyet” megjelölni, „ahol” e munkavállalók a munkáltatóik felé fennálló kötelezettségeiket alapvetően teljesítették. Ugyanis úgy gondolom, hogy nehezen lehet e munkavállalóknak az indulási repülőtéren, a repülőgép fedélzetén vagy az érkezési repülőtéren végzett feladatai közül bármelyiknek is döntő jelentőséget tulajdonítani.

93. Ellenben a kérdést előterjesztő bíróság által az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben tett ténybeli megállapítások alapján úgy gondolom, hogy olyan „helyet” meg lehet határozni, „ahonnan” az említett munkavállalók a munkáltatóik felé fennálló kötelezettségeiket alapvetően teljesítették.

94. Úgy vélem, hogy ezen értelmezés megerősítést nyer a „Róma I” rendelet előkészítő anyagaiban. Ugyanis – amint azt a francia kormány és a Bizottság hangsúlyozta –, ezen anyagokból kitűnik, hogy az „azon ország, ahonnan” kifejezésnek az e rendelet 8. cikkének (2) bekezdésébe való beillesztése kifejezetten (de nem kizárólagosan) a repülőgépen dolgozó személyzetre vonatkozik.<sup>39</sup>

95. Bár természetesen a nemzeti bíróság feladata az ezen hely meghatározása szempontjából irányadó ténybeli körülmények összességének értékelése, a Bíróság ugyanakkor ezen értékeléssel kapcsolatban iránymutatást adhat az e tekintetben figyelembe vehető támpontok meghatározására.<sup>40</sup>

## ***2. Az azon hely meghatározása szempontjából irányadó tényezők, „ahonnan” a munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeit alapvetően teljesíti az alapeljárások körülményei között***

96. Úgy vélem – a teljesség igénye nélkül –, hogy számos, a kérdést előterjesztő bíróság által azonosított és a jelen indítvány 34–42. pontjában összefoglalt körülmény az alapjogviták kontextusában releváns tényezőnek minősül azon „hely” meghatározása szempontjából, „ahonnan” a fellebbezők a munkáltatóik felé fennálló kötelezettségeiket alapvetően teljesítették.

97. Először is, a fellebbezők munkanapjukat a charleroi-i repülőtéren kezdték és fejezték be. Szerintem e körülmény döntő jelentőséggel bír, amit a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata megerősít.<sup>41</sup>

98. Másodsor, a fellebbezők a charleroi-i repülőtéren kapták meg a feladataikra vonatkozó utasításokat és szervezték meg munkájukat a munkáltatóik intranetes hálózatába lépve. Bíróság is számos alkalommal kiemelte e kapcsolóelv relevanciáját.<sup>42</sup>

<sup>39</sup> A szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról („Róma I”) szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletről szóló, 2005. december 15-i COM(2005) 650 végleges javaslat, 7. o. kifejti, hogy: „[az] elvi szabályt kiegészíti az »azon ország, ahonnan« kifejezés, figyelemmel a [Bíróság] által a [44/2001] rendelet 18. cikke keretében kialakított ítélkezési gyakorlatra, valamint a munkavégzés szokásos helyének a Bíróság általi tag értelmezésére. E módosítás lehetővé teszi például a szabálynak a repülőgépen dolgozó személyzetre történő alkalmazását, amennyiben a munkát valamely állandó helyről szervezik, és ahol e személyzet a munkaadóval szembeni többi kötelezettségét teljesíti (bejelentkezés, biztonsági ellenőrzés)”. (A dőlt betűs kiemelés tőlem).

<sup>40</sup> A Bíróság ezt a megközelítést fogadta el többek között az 1993. július 13-i Mulox IBC ítéletben (C-125/92, EU:C:1993:306, 25. pont); az 1997. január 9-i Rutten ítéletben (C-383/95, EU:C:1997:7, 25. pont); a 2011. március 15-i Koelzsch ítéletben (C-29/10, EU:C:2011:151, 48. és 49. pont); a 2011. december 15-i Voogsgeerd ítéletben (C-384/10, EU:C:2011:842, 38–41. pont). Lásd a jelen indítvány 66., 70. és 85. pontját.

<sup>41</sup> Lásd e tekintetben: 1993. július 13-i Mulox IBC ítélet (C-125/92, EU:C:1993:306, 25. pont); 1997. január 9-i Rutten ítélet (C-383/95, EU:C:1997:7, 25. pont); 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 49. pont); 2011. december 15-i Voogsgeerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842, 38–40. pont). Lásd a jelen indítvány 66., 70. és 85. pontját.

<sup>42</sup> Lásd: 1997. január 9-i Rutten ítélet (C-383/95, EU:C:1997:7, 25. pont); 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 49. pont); 2011. december 15-i Voogsgeerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842, 38. pont). Lásd a jelen indítvány 70. és 85. pontját.

99. A Ryanair arra hivatkozott, hogy e támpontot úgy kell értelmezni, hogy az arra a helyre vonatkozik, ahol az utasítások elküldésekor és az alkalmazottak munkájának megszervezésekor a munkáltató van. Ezt a fordított nézőpontot a következő okok miatt kell elutasítani.

100. Egyrészt ellentétes az előzőekben említett ítéletekben a Bíróság által használt kifejezésekkel, amelyek kifejezetten arra a helyre vonatkoznak, ahol a *munkavállaló* az utasításokat kapja és szervezi a munkáját, és nem pedig arra a helyre, ahonnan a *munkáltató* elküldi az utasításokat és szervezi alkalmazottainak munkáját.

101. Másrészt, amint arra a francia kormány helyesen rámutatott, ez a fordított álláspont ellentétes lenne a munkavállalók védelmére irányuló célkitűzéssel. Ugyanis ez a munkáltató általi *forum shopping* kockázatának tenné ki a munkavállalókat, ami abban áll, hogy a munkáltató azért választja ki azt a helyet, ahonnan az utasításokat küldi és az alkalmazottai munkáját megszervezi, hogy a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának a) alpontjában meghatározott kapcsolóelv jelölje ki az e hely szerinti bíróságokat.

102. Harmadszor, azok a Ryanair által üzemeltetett repülőgépek, amelyek fedélzetén a fellebbezők a fedélzeti személyzet tagjaként dolgoztak, a charleroi-i repülőtéren állomásoztak. A Bíróságnak e tekintetben már volt alkalma pontosítani, hogy a nemzetközi közlekedési ágazatban a munkaeszközök tárolási helye releváns tényezőnek minősül azon hely meghatározása szempontjából, ahonnan a munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeit alapvetően teljesíti.<sup>43</sup>

103. Negyedszer, a szerződés kötelezte a fellebbezőket, hogy legfeljebb egy óras távolságra lakjanak a charleroi-i repülőtértől. A Mulox IBC ítéletben a Bíróság rámutatott arra, hogy a munkavállaló abban az államban létesített lakóhelyet, ahol az az iroda volt, ahonnan a munkáját végezte, és ahová minden üzleti útját követően visszatért.<sup>44</sup> Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megszövegezésére tekintettel pontosítom, hogy e támpont nem a munkavállaló tényleges lakóhelyére vonatkozik, hanem inkább arra a munkahelyre, amelynek közelében lakik, azaz az alapeljárásokban a charleroi-i repülőtérre.<sup>45</sup>

104. Ötödször, a kérdést előterjesztő bíróság megállapította, hogy a Crewlinknek és Ryanairnek van egy közös irodája (*crewroom*) a charleroi-i repülőtéren. A munkáltató által rendelkezésre bocsátott iroda létezése egy másik olyan támpont, amelynek relevanciáját a Bíróság ítélezési gyakorlata kiemelte.<sup>46</sup>

105. Hatodszor, e bíróság pontosította, hogy a fellebbezőknek munkaképtelenség vagy fegyelmi probléma esetén a charleroi-i repülőtérre kellett menniük. Bár a Bíróságot még nem kérték arra, hogy e körülmény relevanciáját megítélje, úgy vélem, hogy ez ténylegesen hozzájárulhat annak a helynek a meghatározásához, ahonnan a fellebbezők a kötelezettségeiket alapvetően teljesítették.

106. Úgy vélem, hogy a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának a) alpontjának alkalmazásában ez a hat támpont bír relevanciával annak a helynek a meghatározása szempontjából, ahonnan a fellebbezők kötelezettségeiket alapvetően teljesítették az alapeljárások körülményei között.

43 Lásd: 2011. március 15-i Koelzsch ítélet (C-29/10, EU:C:2011:151, 49. pont); 2011. december 15-i Voogsgeerd ítélet (C-384/10, EU:C:2011:842, 38. pont). Lásd: a jelen indítvány 85. pontját.

44 Lásd: 1993. július 13-i ítélet (C-125/92, EU:C:1993:306, 25. pont); a jelen indítvány 85. pontja.

45 Vegyünk egy hipotetikus példát: ha az egyik fellebbező lakóhelyet valamelyik, a charleroi-i repülőtértől legfeljebb egy óras távolságra található francia helységben létesített volna a munkaszerződésének megfelelően, e körülmény arra utaló jelnek minősülne, hogy a charleroi-i repülőtér – nem pedig a francia területen lévő lakóhely – az a hely, ahonnan e munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeit alapvetően teljesíti.

46 Lásd: 1993. július 13-i Mulox IBC ítélet (C-125/92, EU:C:1993:306, 25. pont); 1997. január 9-i Rutten ítélet (C-383/95, EU:C:1997:7, 25. pont). Lásd a jelen indítvány, 66. és 70. pontját.

107. Jóllehet a Bíróság feladata e támpontok meghatározása, de azokat a kérdést előterjesztő bíróságnak kell konkrétan alkalmaznia az alapeljárásokban. Jelzésekppen, azon a véleményen vagyok, hogy e bíróság által az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben tett ténybeli megállapítások alapján e hat támpont egyértelműen azon hely szerinti bíróságokat jelöli ki, ahol a charleroi-i repülőtér található, ahogy azt egyébként a Bizottság is kiemelte.

108. Még pontosítom, hogy a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontja a) alpontjának értelmében vett szokásos munkavégzési hely meghatározása szempontjából nem releváns az a körülmény, hogy a munkavállalót közvetlenül a Ryanair alkalmazza-e (C-169/16. sz. ügy) vagy a Crewlink bocsátotta-e a Ryanair rendelkezésére (C-168/16. sz. ügy), amint arra a fellebbezők, a Ryanair és a francia kormány hivatkoztak. Ugyanis e helynek azonosnak kell lennie mindkét munkavállalói csoport tekintetében, ha a munkaszerződéseikből eredő kötelezettségeik hasonlóak, ami az alapeljárások körülményei között nem vitatott. Másként fogalmazva, az említett hely független a munkavállaló és a munkavégzésből hasznot húzó személy közötti jogi kapcsolattól.

### ***3. A bázishely mint közvetetten releváns támpont***

109. Mivel a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdések a bázishelyre kifejezetten úgy utalnak, mint a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontja a) alpontjának értelmében vett, munkaszerződés szokásos teljesítési helyre, most meg kell vizsgálni a bázishely relevanciáját.

110. Az 1899/2006 rendelettel módosított 3922/91 rendelet III. mellékletében található OPS előírás 1. 1095 1.7 pontjának meghatározásában bázishely az üzemben tartó által a személyzet tagja számára kijelölt hely, ahol az rendszerint megkezdji és befejezi szolgálati idejét vagy szolgálati idejeinek egy sorozatát, és ahol normál körülmények között az üzemben tartó nem felelős a személyzet érintett tagjának elszállásolásáért.

111. A Ryanair és a Bizottság által szolgáltatott magyarázatok szerint a bázishelyet többek között a repülőgépen dolgozó személyzet pihenőidejének kiszámításakor viszonyítási pontként alkalmazzák. Ezenkívül a kérdést előterjesztő bíróság megállapította, hogy a fellebbezők egyetlen bázishelye a munkaszerződésük teljes időtartama alatt a charleroi-i repülőtér volt.

112. Mindenekelőtt megjegyzem, hogy ilyen irányú kifejezett utalás hiányában számomra úgy tűnik, hogy nem lehetséges a 44/2001 rendelet 19. cikkének 2. pontjában használt, „munkavállaló szokásos munkavégzési helye” fogalom hatályának egy olyan uniós jogi aktusban foglalt fogalom hatályától való függővé tétele, amely egy egészen más területhez tartozik, nevezetesen a polgári légi közlekedés területén az előírások összehangolásának területéhez, ahogyan arra Írország helyesen rámutatott.

113. Ebben a tekintetben a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának hatálya jelentősen eltér el a 883/2004 rendeletnek az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekben említett 11. cikke (5) bekezdésének hatályától, tekintve, hogy ez utóbbi rendelkezés kifejezett utalást tartalmaz „a 3922/19/EGK rendelet III. mellékletében meghatározott” bázishelyre.

114. Ennek következtében úgy tűnik számomra, hogy nem lehet a 44/2001 rendelet 19. cikkének (2) bekezdése szerinti „munkaszerződés szokásos teljesítésének helye” fogalmat az 1899/2006 rendelettel módosított 3922/91 rendelet III. mellékletében meghatározott „bázishely” fogalommal azonosnak tekinteni a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdések kifejezett megválaszolásához.

115. E pontosítást követően a bázishely nem irreleváns a 44/2001 rendelet 19. cikke (2) bekezdésének értelmezése szempontjából. Ugyanis e fogalommeghatározásra tekintettel, e fogalom lefedi legalábbis részben az első támpontot, amelyet az előző pontban határoztam meg, nevezetesen azt a helyet, ahol a munkavállalók elkezdik és befejezik a munkanapjukat, amint arra a holland kormány és a Bizottság hivatkozott. Úgy tűnik számomra, hogy – amint azt a Bizottság is állította – a bázishely annak a helynek is megfelelhet, ahol a munkavállaló lakóhelye található, tekintve, hogy a munkáltató főszabály szerint nem köteles a munkavállalót elszállásolni.

116. Kiemelem, hogy a munkaszerződés szokásos teljesítési helyének meghatározása szempontjából a bázishely relevanciája csak közvetett. Ugyanis csak annyiban kell figyelembe venni, amennyiben az alátámasztja az ezen hely meghatározása szempontjából az előzőekben relevánsnak tekintett támpontokat.

117. Hozzáteszem, hogy a gyakorlatban nem zárható ki, hogy az 1899/2006 rendelettel módosított 3922/91 rendelet III. melléklete szerinti bázishely az esetek többségében olyan, ezen támpontok szerint meghatározott helyen található, ahol a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontja a) alpontjának értelmében véve a munkavállaló rendszerint a munkáját végzi.

#### **4. A repülőgépek állami hovatartozásának irrelevanciája**

118. A Crewlink és a Ryanair arra hivatkozott, hogy a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának a) alpontja értelmében vett szokásos munkavégzési hely meghatározása céljából figyelembe kell venni azon repülőgépek állami hovatartozását, amelyek fedélzetén a fellebbezők dolgoztak.

119. Az alapeljárások körülményei között nem vitatott, hogy azon Ryanair által üzemeltetett repülőgépeket, amelyek fedélzetén a fellebbezők dolgoztak, a Chicagói Egyezmény 17. cikke alapján Írországból lajstromozták.<sup>47</sup>

120. A Crewlink és a Ryanair által felépített érvelés szerint a fellebbezők fedélzetén teljesített munkaidejét – tekintettel arra, hogy e repülőgépeket Írországból lajstromozták – úgy kell tekinteni, hogy a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának a) alpontja alapján azt ír területen teljesítették.

121. Mielőtt kifejtem azokat az indokokat, amelyek miatt ezen érvelés teljesen megalapozatlan, szeretnék rávilágítani annak stratégiai jelentőségére. Ugyanis elképzelhető, hogy a fedélzetén eltöltött munkaidő gyakran hosszabb, mint az indulási vagy az érkezési repülőtéren végzett munka. Ennélfogva azon megállapítás, hogy az ír repülőgépen teljesített munkaidőt a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontja a) alpontjának alkalmazásában ír területen teljesítik, számos esetben arra következtetésre vezethetne, hogy a repülőgép-személyzet szokásosan ír területen végzi munkáját, a Crewlink és a Ryanair által az alapeljárásokban várt eredménynek megfelelően.

122. A kérdést előterjesztő bíróság, a francia kormány és Írország, valamint a Bizottság úgy véli, hogy ezen érvelés megalapozatlan, amely állásponttal a következő okok miatt egyetértek.

123. Először is, a 44/2001 rendelet egyetlen rendelkezése sem tartalmaz utalást a Chicagói Egyezményre vagy azon repülőgépek állami hovatartozására, amelyek fedélzetén a munkavállalók munkájukat végzik.

124. Másodsorban, a Chicagói Egyezmény egyetlen rendelkezése sem írja elő, hogy valamely repülőgép fedélzetén végzett munkát olyannak kell tekinteni, hogy azt azon ország területén végezték, ahol a repülőgépet lajstromozták.

<sup>47</sup> A nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. december 7-én Chicagóban (Egyesült Államok) aláírt egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény).



125. Harmadsorban, a „légi jármű állami hovatartozásának” a Chicagói Egyezmény 17. cikkében előírt fogalmának sem a célja, sem a hatása nem az, hogy a légi jármű belsejében található tér azon állam területéhez tartozzon, amely e légi járművet lajstromozta. Ugyanis a légi járművek állami hovatartozásának fogalmát egyrészt ezen egyezmény számos, csak a valamelyik szerződő államban lajstromozott légi járművekre vonatkozó rendelkezése hatályának körülhatárolására,<sup>48</sup> másrészt bizonyos, ezen állami hovatartozáson alapuló megkülönböztetések tiltására használják.<sup>49</sup>

126. Tekintve, hogy a Chicagói Egyezmény egyetlen rendelkezésének sem hatása az, hogy a légi jármű belsejében található tér azon állam területéhez tartozzon, amely e légi járművet lajstromozta, szerintem nem indokolható érvényesen az, hogy az ír repülőgép fedélzetén végzett munkát a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontja a) alpontjának alkalmazásában ír területen végzett munkának kellene tekinteni.

127. A fentiekből arra következtetek, hogy a légi jármű állami hovatartozásának a Chicagói Egyezmény 17. cikke értelmében vett fogalma nem releváns, és a nemzeti bíróság nem veheti azt figyelembe a repülőgép-személyzetnek a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának a) alpontja szerinti szokásos munkavégzési helyének meghatározása céljából.

### **5. A munkavállalók védelmére irányuló célkitűzés**

128. Röviden még meg kell vizsgálnom a Crewlink és a Ryanair által hivatkozott, és a munkavállalók védelmére irányuló célkitűzésre alapított érvet.

129. E felek szerint e célkitűzés megköveteli, hogy a 44/2001 rendelet 19. cikke 2. pontjának a) alpontját úgy értelmezzék, hogy az a munkáltató letelepedési helyére vonatkozik, vagyis az alapeljárásokban Írországra, mivel ezen munkavállalók nem mindig ismerik a munkaszerződésük szokásos teljesítésének helye szerinti bíróságok eljárási nyelvét, amely nyelv jelen esetben a kérdést előterjesztő bíróság előtti eljárásban a francia.

130. Azon túl, hogy ezen érv ellentétes e rendelkezés egyértelmű szövegével, még megalapozatlan is, mivel a munkavállalóknak mindig megvan az lehetőségük, hogy amennyiben kívánják, a 44/2001 rendelet 19. cikkének 2. pontja alapján azon tagállam bíróságaihoz forduljanak, ahol a munkáltató székhelye van. Így nehezen érthető számomra, hogy a munkaszerződés szokásos teljesítési helye szerinti bíróságokhoz való fordulás jogának megvonása mennyiben járulhatna hozzá a munkavállalók védelméhez.

131. Mellesleg hozzáteszem, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a munkavállalók védelmére irányuló célkitűzést jobban biztosítja az, ha a munkaszerződésekkel kapcsolatos jogviták azon hely szerinti bíróságok joghatósága alá tartoznak, ahol a munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeit teljesíti, mivel a munkavállaló ezen a helyen fordulhat a legkisebb költség mellett bírósághoz vagy védekezhet előtte<sup>50</sup>.

48 Lásd ezen egyezmény 5. cikkét, amely megemlíti, hogy: „[a] Szerződő Államok egyetértenek abban, hogy a többi Szerződő Állam nem menetrendszerű légi járatot lebonyolító légi járművének joga van [...] a Szerződő Államok területére berepülni [...]” (a dőlt betűs kiemelés tőlem). Lásd továbbá az említett egyezmény 12. cikkét, amely rámutat, hogy: „[a] Szerződő Államok intézkedéseket foganatosítanak annak biztosítására, hogy a területük fölött repülő vagy műveleteket végrehajtó légi járművek, valamint saját nemzetiségi jelüket viselő légi járművek bárhol tartózkodnak, megtartsák a repülésre és a repülési műveletekre vonatkozó helyi szabályokat és rendelkezéseket” (a dőlt betűs kiemelés tőlem).

49 Lásd ezen egyezmény 9. cikkét, amely kimondja, hogy: „[a] Szerződő Államok fenntartják maguknak azt a jogot, hogy kivételes körülmények között vagy szükségállapot idején, illetőleg a közbiztonság érdekében azonnali hatállyal ideiglenesen korlátozzák, vagy megtiltsák a repülést területük vagy annak bármely része fölött, azzal a feltétellel, hogy a korlátozást, illetőleg a tilalmat minden más Állam légi járművére – állami hovatartozás szempontjából történő megkülönböztetés nélkül – alkalmazzák” (a dőlt betűs kiemelés tőlem). Lásd továbbá az említett egyezmény 11. cikkét, amely megemlíti, hogy: „[a] Szerződő Államnak a nemzetközi légi forgalomban résztvevő légi járművek belépésére, illetőleg távozására vonatkozó szabályait [...] – az Egyezmény rendelkezéseitől függően – állami hovatartozás szempontjából történő megkülönböztetés nélkül minden Szerződő Állam légi járművére alkalmazni kell [...]” (a dőlt betűs kiemelés tőlem).

50 1993. július 13-i Mulox IBC ítélet (C-125/92, EU:C:1993:306, 19. pont); 1997. január 9-i Rutten ítélet (C-383/95, EU:C:1997:7, 17. pont); 2002. február 27-i Weber ítélet (C-37/00, EU:C:2002:122, 40. pont); 2003. április 10-i Pugliese (C-437/00, EU:C:2003:219, 18. pont).

## VI. Véggövetkeztetések

132. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javasolom a Bíróságnak, hogy a cour du travail de Mons (monsi munkaügyi bíróság, Belgium) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet 19. cikke 2. pontjának a) alpontját úgy kell értelmezni, hogy a nemzetközi légitársasági ágazatban repülőgép-személyzet tagjaként dolgozó munkavállaló vonatkozásában a „munkavállaló szokásos munkavégzési helye” nem tekinthető a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendelet 1899/2006 rendelettel módosított változatának III. mellékletében meghatározott „bázishellyel” egyenértékűnek, hanem az azon a helyen található, ahol vagy ahonnan e munkavállaló a munkáltatója felé fennálló kötelezettségeit alapvetően teljesíti.

A nemzeti bíróságnak kell meghatároznia ezt a helyet, figyelembe véve az összes releváns körülményt, többek között:

- azt a helyet, ahol a munkavállaló megkezdi és befejezi munkanapjait;
- azt a helyet, ahol rendszerint azok a repülőgépek állomásoznak, amelyek fedélzetén a munkáját végzi;
- azt a helyet, ahol a munkáltatói utasításokat megismeri, és ahol a munkanapját megszervezi;
- azt a helyet, ahol a szerződés alapján laknia kell;
- azt a helyet, ahol munkáltató által rendelkezésére bocsátott iroda található,
- azt a helyet, ahova munkaképtelenség vagy fegyelmi probléma esetén mennie kell.