

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez cour du travail de Mons (Belgia) w dniu 25 marca 2016 r. – Miguel José Moreno Osacar/Ryanair Ltd

(Sprawa C-169/16)

(2016/C 191/23)

Język postępowania: francuski

Sąd odsyłający

Cour du travail de Mons

Strony w postępowaniu głównym

Strona powodowa: Miguel José Moreno Osacar

Strona pozwana: Ryanair Ltd

Pytanie prejudycjalne

Mając na względzie:

- wymogi przewidywalności rozstrzygnięć i pewności prawa, które zdeterminowały przyjęcie uregulowań w dziedzinie jurysdykcji i wykonywania orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych, takich jak zawarte w konwencji z dnia 27 września 1968 r. o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 1972, L 299, s. 32) – zmienionej konwencją z dnia 29 listopada 1996 r. w sprawie przystąpienia Republiki Austrii, Republiki Finlandii i Królestwa Szwecji (Dz.U. 1997, [C] 15, s. 1), zwanej „konwencją brukselską” – oraz w rozporządzeniu Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 2001, L 12, s. 1) (zob. w szczególności wyrok z dnia 19 lipca 2012 r., Mahamdia, C-154/11, [EU:C:2012:491], pkt 44, 46);
- specyfikę europejskiego sektora lotniczego, w ramach którego personel latający spółek lotniczych z siedzibą w jednym z państw Unii przelatuje codziennie terytorium Unii Europejskiej z portu macierzystego, który może być położony, tak jak w niniejszej sprawie, w innym państwie Unii;
- szczególne okoliczności niniejszego sporu, opisane w uzasadnieniu niniejszego postanowienia;
- kryterium wyprowadzone z pojęcia „portu macierzystego” (zdefiniowanego w załączniku III do rozporządzenia EWG nr 3922/91) użyte w rozporządzeniu nr 883/2004 w celu ustalenia ustawodawstwa dotyczącego zabezpieczenia społecznego mającego zastosowanie do członków załogi lotniczej i personelu pokładowego od dnia 28 czerwca 2012 r.;
- wnioski wywiedzione z orzecznictwa rozwiniętego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyrokach przytoczonych w uzasadnieniu niniejszego postanowienia;

czy pojęcie „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy lub ostatnio zazwyczaj świadczył pracę”, do którego odnosi się art. 19 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r., może być interpretowane jako równoważne z pojęciem „portu macierzystego” – zdefiniowanym w załączniku III do rozporządzenia Rady nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. jako będące „[miejscem wskazanym] przez operatora członkowi załogi, z którego członek załogi zazwyczaj rozpoczyna i w którym kończy okres służby lub serię okresów służby i w którym w zwykłych warunkach operator nie odpowiada za zakwaterowanie danego członka załogi” – w celu ustalenia umawiającego się państwa (i w konsekwencji jego jurysdykcji), na którego terytorium pracownik zazwyczaj świadczy pracę, gdy pracownik ten jest zatrudniony jako członek personelu latającego spółki lotniczej poddanej prawu jednego z państw Unii i realizującej międzynarodowy przewóz pasażerów drogą lotniczą na całym terytorium Unii Europejskiej, ponieważ ten łącznik – wywnioskowany z „portu macierzystego” rozumianego jako „rzeczywisty ośrodek stosunku pracy” w zakresie, w jakim pracownik systematycznie rozpoczyna tam swój dzień pracy i tam go kończy, organizując tam swoją codzienną pracę i faktycznie mieszkając niedaleko od tego miejsca w okresie trwania stosunku umownego – wykazuje jednocześnie najściślejszy związek z umawiającym się państwem i zapewnia najbardziej odpowiednią ochronę słabszej strony stosunku umownego?