

**Υπόθεση C-33/21**

**Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως κατά το άρθρο 98,  
παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου**

**Ημερομηνία καταθέσεως:**

18 Ιανουαρίου 2021

**Αιτούν δικαστήριο:**

Corte suprema di cassazione (Ιταλία)

**Ημερομηνία της απόφασεως του αιτούντος δικαστηρίου:**

21 Δεκεμβρίου 2020

**Αναιρεσείοντα:**

Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro  
(INAIL)

Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS)

**Αναιρεσίβλητη:**

Ryanair DAC

**Αντικείμενο της κύριας δίκης**

Αίτηση ανατρέσεως κατά της απόφασης του Corte d'appello di Brescia (εφετείου Μπρέσια, Ιταλία) με την οποία απορρίφθηκαν οι εφέσεις που άσκησε το Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (Εθνικό Ίδρυμα ασφαλίσεως κατά Εργατικών Ατυχημάτων, Ιταλία· στο εξής: INAIL) και το Istituto nazionale della previdenza sociale (Εθνικό Ίδρυμα Κοινωνικής Ασφαλίσεως, Ιταλία· στο εξής: INPS) κατά της απόφασης του Tribunale di Bergamo (πρωτοδικείου Μπέργκαμο, Ιταλία), με την οποία απορρίφθηκαν οι προσφυγές των αναιρεσειόντων με αίτημα να αναγνωριστεί ότι η Ryanair DAC (στο εξής: Ryanair) ήταν υποχρεωμένη να ασφαλίσει, σύμφωνα με την ιταλική νομοθεσία, 219 μισθωτούς που απασχολούνται στον αερολιμένα Orio al Serio (Μπέργκαμο, Ιταλία) ως προσωπικό που ταξιδεύει.

## Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως

Το Corte di cassazione (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Ιταλία), το οποίο είναι το αιτούν δικαστήριο, πρέπει να διαπιστώσει αν οι μισθωτοί αεροπορικής εταιρίας που εδρεύει στην Ιρλανδία, ως προς τους οποίους έχει καθοριστεί ως έδρα βάσης η Ιταλία, πρέπει να υπόκεινται στην ιταλική νομοθεσία περί κοινωνικής ασφάλισης.

Συναφώς, τα δικαστήρια των προηγούμενων βαθμών δικαιοδοσίας είχαν αποκλείσει το ενδεχόμενο η εν λόγω αεροπορική εταιρία να διέθετε στην Ιταλία «υποκατάστημα» ή «μόνιμη αντιπροσωπεία»: τούτο εμπόδισε την εφαρμογή του κανόνα του άρθρου 14, παράγραφος 2, στοιχείο α', σημείο i, του κανονισμού 1408/71, κατά το οποίο το προσωπικό μιας επιχειρήσεως μεταφορών το οποίο ταξιδεύει υπόκειται στη νομοθεσία του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου ευρίσκεται το υποκατάστημα αυτό ή η μόνιμη αντιπροσωπεία.

Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής εν προκειμένω της επόμενης διάταξης του άρθρου 14, παράγραφος 2, στοιχείο α', σημείο ii, ερμηνεύοντας την έννοια του «προσώπο[υ], που απασχολείται κυρίως στο έδαφος του κράτους μέλους όπου κατοικεί» με βάση τα κριτήρια που έχει διατυπώσει το Δικαστήριο αναφορικά με την έννοια του «τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του», κατά το άρθρο 19, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 44/2001.

## Προδικαστικό ερώτημα

«Μπορεί η έννοια του “προσώπο[υ], που απασχολείται κυρίως στο έδαφος του κράτους μέλους όπου κατοικεί” του άρθρου 14, παράγραφος 2, στοιχείο α', σημείο ii, [του κανονισμού 1408/71, όπως τροποποιήθηκε], να ερμηνευθεί κατά τρόπο ανάλογο προς την έννοια η οποία [στους τομείς της δικαστικής συνεργασίας σε αστικές υποθέσεις, της διεθνούς δικαιοδοσίας και της διεθνούς δικαιοδοσίας επί διαφορών από ατομικές συμβάσεις εργασίας (κανονισμός (ΕΕ) 44/2001)], ορίζεται, κατά το άρθρο 19, παράγραφος 2, στοιχείο α', [του τελευταίου αυτού κανονισμού] ως ο “τόπο[ς] όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του”, συμπεριλαμβανομένου του τομέα της αεροπλοΐας και του ιπτάμενου προσωπικού [κανονισμός (ΕΟΚ) 3922/91], σύμφωνα με όσα ρητώς διαλαμβάνονται στη μνημονευόμενη στο σκεπτικό νομολογία του ΔΕΕ;»

## Σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Κανονισμός (ΕΟΚ) 1408/71 του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1971, περί εφαρμογής των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης στους μισθωτούς, στους μη μισθωτούς και στα μέλη των οικογενειών τους που διακινούνται εντός της Κοινότητας (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 138), ιδίως άρθρα 13 και 14.

Κανονισμός (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2001, L 12, σ. 1), ιδίως άρθρο 19, παράγραφος 2, στοιχείο α'.

Κανονισμός (ΕΟΚ) 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου, για την εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ 1991, L 373, σ. 4).

### **Σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου**

Άρθρο 37 του regio decreto-legge n. 1827 - Perfezionamento e coordinamento legislativo della previdenza sociale (βασιλικού νομοθετικού διατάγματος 1827 περί της νομοθετικής τελειοποίησης και του συντονισμού της κοινωνικής ασφάλισης), της 4ης Οκτωβρίου 1935 (GU αριθ. 251 της 26ης Οκτωβρίου 1935 – Τακτικό συμπλήρωμα αριθ. 251), το οποίο προβλέπει ότι η ασφάλιση αναπηρίας και γήρατος, η ασφάλιση φυματίωσης και η ασφάλιση ακούσιας ανεργίας είναι υποχρεωτικές για τα άτομα και των δύο φύλων οποιασδήποτε εθνικότητας τα οποία έχουν συμπληρώσει το 15ο έτος και δεν έχουν υπερβεί το 65ο έτος της ηλικίας τους και τα οποία παρέχουν αμειβόμενη εργασία σε άλλα πρόσωπα.

Άρθρο 1 του decreto del presidente della Repubblica n. 1124 - Testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali (προεδρικού διατάγματος 1124 περί της κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο των διατάξεων για την υποχρεωτική ασφάλιση κατά εργατικών ατυχημάτων και επαγγελματικών νόσων), της 30ής Ιουνίου 1965 (GU αριθ. 257 της 13ης Οκτωβρίου 1965 – Τακτικό συμπλήρωμα αριθ. 0), το οποίο επιβάλλει την υποχρέωση ασφάλισης στο INAIL κατά εργατικών ατυχημάτων για τα πρόσωπα τα οποία «απασχολούνται σε μηχανές οι οποίες δεν τίθενται σε κίνηση απευθείας από το πρόσωπο που τις χρησιμοποιεί, σε συσκευές πίεσης, σε ηλεκτρικές ή θερμικές συσκευές και εγκαταστάσεις, καθώς και για τα πρόσωπα τα οποία απασχολούνται καθ' οιονδήποτε τρόπο σε εργοστάσια, εργαστήρια ή οργανωμένα περιβάλλοντα για την παροχή εργασιών, έργων ή υπηρεσιών τα οποία συνεπάγονται τη χρησιμοποίηση αυτών των μηχανών, συσκευών ή εγκαταστάσεων. [...]».

Το άρθρο 4 του ίδιου νομοθετήματος διευκρινίζει ότι «[π]εριλαμβάνονται στην ασφάλιση: 1) όσοι παρέχουν, μόνιμα ή προσωρινά, σε άλλο πρόσωπο σύμφωνα με τις οδηγίες του, αμειβόμενη χειρωνακτική εργασία ανεξάρτητα από τον τρόπο αμοιβής τους: [...]».

## Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της πορείας της διαδικασίας

- 1 Το INPS και το INAIL ζήτησαν δικαστικώς να αναγνωριστεί η υποχρέωση της Ryanair να ασφαλίσει, σύμφωνα με την ιταλική νομοθεσία, 219 μισθωτούς που απασχολούνται στον αερολιμένα Orio al Serio ως προσωπικό που ταξιδεύει, για το χρονικό διάστημα μεταξύ Ιουνίου 2006 και Φεβρουαρίου 2010 όσον αφορά την ασφάλιση στο INPS και μεταξύ της 25ης Ιανουαρίου 2008 και της 25ης Ιανουαρίου 2013 όσον αφορά την ασφάλιση στο INAIL.
- 2 Το αίτημα του INPS στηρίχθηκε σε έλεγχο που διεξήχθη σχετικά με το ότι οι εργαζόμενοι ασκούσαν τη δραστηριότητά τους στο ιταλικό έδαφος, και στην εφαρμογή εν προκειμένω του άρθρου 37 του regio decreto-legge n. 1827 del 1935 (βασιλικού νομοθετικού διατάγματος 1827/1935) και του άρθρου 13 του κανονισμού 1408/71.
- 3 Το INAIL διαπίστωσε, με τη σειρά του, ότι οι ως άνω εργαζόμενοι απασχολούνταν στην επιχειρησιακή βάση —το λεγόμενο crew room— η οποία διέθετε καθορισμένες θέσεις με προσωπικό υπολογιστή, εκτυπωτές, τηλέφωνο και ράφια γραφείου που περιείχαν υπηρεσιακές ανακοινώσεις, καθώς και τηλεομοιοτυπία, εξ αυτού δε συνήγαγε ότι οι εν λόγω εργαζόμενοι υπείχαν υποχρέωση ασφάλισης στο INAIL βάσει των άρθρων 1 και 4 του decreto del presidente della Repubblica n. 1124 del 1965 (προεδρικού διατάγματος 1124/1965) και του άρθρου 37 του regio decreto-legge n. 1827 del 1935 (βασιλικού νομοθετικού διατάγματος 1827/1935).
- 4 Τόσο το Tribunale di Bergamo (πρωτοδικείο Μπέργκαμο) όσο και το Corte d'appello di Brescia (εφετείο Μπρέσια) έκριναν αβάσιμα τα αιτήματα του INPS και του INAIL. Ειδικότερα, το Corte d'appello di Brescia (εφετείο Μπρέσια), αφού έκρινε ότι δεν αποδείχθηκε ότι και οι 219 εργαζόμενοι καλύπτονταν από τα πιστοποιητικά E101 που προσκόμισε η Ryanair, προέβη στην εξειδίκευση της εφαρμοστέας δυνάμει του κανονισμού 1408/71 νομοθεσίας περί κοινωνικής ασφάλισης, διαπιστώνοντας ότι όλοι αυτοί οι μισθωτοί είχαν προσληφθεί με σύμβαση εργασίας που συνήφθη στην Ιρλανδία, η οποία διέπετο in concreto από οδηγίες που λαμβάνονταν από την Ιρλανδία, και ότι οι εν λόγω μισθωτοί παρείχαν την εργασία τους επί 45 λεπτά ημερησίως στο ιταλικό έδαφος, ενώ για το υπόλοιπο της ημέρας σε αεροσκάφη ιρλανδικής εθνικότητας· έκρινε επίσης ότι η Ryanair δεν διέθετε στο ιταλικό έδαφος «υποκατάστημα» ή «μόνιμη αντιπροσωπεία», όπως απαιτεί το δίκαιο της Ένωσης για την επιβολή της υποχρέωσης ασφάλισης στην Ιταλία.
- 5 Επιπλέον, το Corte d'appello di Brescia (εφετείο Μπρέσια) έκρινε ότι δεν χωρεί εφαρμογή *ratione temporis* του πρόσθετου κριτηρίου σύνδεσης το οποίο συνίσταται στην ύπαρξη, στο Orio al Serio, «επιχειρησιακής βάσης» της Ryanair, κατά το παράρτημα III του κανονισμού 3922/91: συγκεκριμένα, ο εν λόγω κανονισμός είχε ως αντικείμενο την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας,

ενώ μόνον μετά την έναρξη ισχύος, τον Μάιο του 2010, του κανονισμού 883/2004, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 465/2012, το ανωτέρω κριτήριο επεκτάθηκε στον τομέα της κοινωνικής ασφάλειας.

- 6 Όσον αφορά το αίτημα του INAIL, το Corte d'appello di Brescia (εφετείο Μπρέσια) έκρινε ότι για το μεταγενέστερο του Απριλίου 2010 χρονικό διάστημα, η ενδεχόμενη εφαρμογή του κριτηρίου της «επιχειρησιακής βάσης» εμποδίστηκε από την παντελή έλλειψη πραγματικών περιστατικών δυνάμενων να αποδείξουν ότι το εν λόγω κριτήριο ήταν λυσιτελές.
- 7 Κατά της απόφασης του Corte d'appello di Brescia (εφετείου Μπρέσια) το INPS και το INAIL άσκησαν αναίρεση ενώπιον του Corte di cassazione (Ακυρωτικού Δικαστηρίου).

### **Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της απόφασης περί παραπομπής**

- 8 Τα πραγματικά περιστατικά που αποτελούν αντικείμενο της κύριας δίκης και διέπονται, σε εθνικό επίπεδο, από το άρθρο 37 του regio decreto-legge n. 1827 del 1935 (βασιλικού νομοθετικού διατάγματος 1827/1935) και από τα άρθρα 1 και 4 του decreto del presidente della Repubblica n. 1124 del 1965 (προεδρικού διατάγματος 1124/1965), εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης, στο μέτρο που αφορούν την εξειδίκευση της εφαρμοστέας νομοθεσίας περί κοινωνικής ασφάλισης στους εργαζομένους που απασχολούνται σε εταιρία με έδρα στην Ιρλανδία και είναι μέλη του πληρώματος πτήσης (συμπεριλαμβανομένων των διεθνών πτήσεων) με έδρα βάσης στον αερολιμένα του Orio al Serio.
- 9 Η κύρια δίκη αφορά, ιδίως, την ερμηνεία των άρθρων 13 και 14 του κανονισμού 1408/71, ο οποίος ίσχυε έως την έναρξη ισχύος (την 1η Μαΐου 2010) του κανονισμού 883/2004, για τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλειας των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατόπιν της έκδοσης, στις 16 Σεπτεμβρίου 2009, του κανονισμού 987/2009.
- 10 Το Corte d'appello di Brescia (εφετείο Μπρέσια) απέκλεισε την ύπαρξη, εν προκειμένω, του κριτηρίου σύνδεσης του άρθρου 14, παράγραφος 2, στοιχείο α', σημείο i, του κανονισμού 1408/71, κατά το οποίο πρόσωπο το οποίο είναι μέλος του ιπτάμενου προσωπικού αεροπορικής εταιρίας που εκτελεί διεθνείς πτήσεις και το οποίο απασχολείται σε υποκατάστημα ή σε μόνιμη αντιπροσωπεία που διατηρεί η εταιρία αυτή στο έδαφος κράτους μέλους διαφορετικού από εκείνο στο οποίο έχει την έδρα της, υπόκειται στη νομοθεσία του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου ευρίσκεται το υποκατάστημα αυτό ή η ως άνω μόνιμη αντιπροσωπεία. Συγκεκριμένα, όπως υπενθύμισε το Δικαστήριο στην απόφαση της 2ας Απριλίου 2020, C-370/17 και C-37/18 (ECLI:EU:C:2020:260), για την εφαρμογή της ως άνω διατάξεως επιβάλλεται να πληρούνται δύο σωρευτικές προϋποθέσεις, ήτοι απαιτείται, αφενός, η αεροπορική εταιρία να έχει υποκατάστημα ή μόνιμη αντιπροσωπεία σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο



στο οποίο έχει την έδρα της και, αφετέρου, το εν λόγω πρόσωπο να απασχολείται στην εν λόγω οντότητα.

- 11 Εντούτοις, πρέπει να εξεταστεί επίσης το ενδεχόμενο η υπόθεση της κύριας δίκης να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 14, παράγραφος 2, στοιχείο α', σημείο ii, κατά το οποίο «[...] το πρόσωπο, που απασχολείται κυρίως στο έδαφος του κράτους μέλους όπου κατοικεί, υπόκειται στη νομοθεσία του κράτους αυτού, ακόμη και αν η επιχείρηση η οποία τον απασχολεί δεν έχει ούτε έδρα, ούτε υποκατάστημα, ούτε μόνιμη αντιπροσωπεία στο έδαφος αυτό».
- 12 Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια της επί της ουσίας διαδικασίας διαπιστώθηκε ότι: 1) στον αερολιμένα του Orio al Serio υπήρχε «επιχειρησιακή βάση» της αεροπορικής εταιρίας που εξυπηρετούσε τη διεύθυνση και την οργάνωση της παρεχόμενης από το προσωπικό εργασίας· 2) η εν λόγω βάση διέθετε υπολογιστές, τηλέφωνα, τηλεομοιοτυπία και ράφια για τη διατήρηση των σχετικών με το προσωπικό και τις πτήσεις εγγράφων· 3) ο χώρος χρησιμοποιούνταν από το σύνολο του προσωπικού της Ryanair για τις προπαρασκευαστικές δραστηριότητες και για τις μεταγενέστερες κάθε βάρδιας δραστηριότητες· 4) στην εν λόγω βάση έπρεπε να παρέχει τις υπηρεσίες του το προσωπικό που δεν μπορούσε προσωρινά να είναι σε πτήση· 5) στον εν λόγω χώρο βρισκόταν το πρόσωπο αναφοράς του προσωπικού, ο λεγόμενος «supervisor», ο οποίος συντόνιζε τα πληρώματα· 6) ο τελευταίος ήλεγχε το προσωπικό και καλούσε προς εργασία, ενδεχομένως, το προσωπικό που είχε στη διάθεσή του και βρισκόταν στην κατοικία του, η οποία δεν μπορούσε να απέχει περισσότερο από μία ώρα από τον αερολιμένα.
- 13 Λαμβανομένων υπόψη των εν λόγω πραγματικών περιστατικών, κρίσιμο είναι να διαπιστωθεί πώς πρέπει να ερμηνευθεί η έννοια του «πρόσωπο[υ], που απασχολείται κυρίως στο έδαφος του κράτους μέλους όπου κατοικεί», δεδομένου ότι πρόκειται, όπως διευκρινίζεται στο άρθρο 14, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 1408/71, για «πρόσωπο που είναι μέλος του προσωπικού που ταξιδεύει διά ξηράς, θαλάσσης ή αέρος, μιας επιχειρήσεως η οποία διενεργεί, για λογαριασμό δικό της ή τρίτων διεθνείς σιδηροδρομικές, οδικές, αεροπορικές [...] μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων».
- 14 Το γράμμα της διάταξης απαιτεί να διαπιστώνεται αν η κύρια απασχόληση πραγματοποιείται στο έδαφος συγκεκριμένου κράτους μέλους· προς τούτο, δεν είναι εύλογο να λαμβάνεται υπόψη η εθνικότητα του αεροσκάφους στο οποίο εργάζεται το ιπτάμενο προσωπικό και να θεωρείται το εν λόγω αεροσκάφος ως εθνικό έδαφος του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο, με αποτέλεσμα να συμπίπτει ο τόπος της κύριας απασχόλησης με τον τόπο της εθνικότητας του αεροσκάφους.
- 15 Η ερμηνεία αυτή δεν φαίνεται ορθή, διότι πρόκειται για ιπτάμενο προσωπικό το οποίο, εξ ορισμού, εργάζεται κυρίως επί αεροσκαφών· επιπλέον, η διάταξη του άρθρου 14, παράγραφος 2, στοιχείο α', σημείο ii, συνιστά εξαίρεση από το κριτήριο του τόπου στον οποίο ο εργοδότης έχει την έδρα του. Ο τόπος της κύριας

απασχόλησης θα πρέπει εύλογα να ερμηνευθεί ως ο τόπος όπου πραγματοποιείται το ουσιώδες μέρος της εργασιακής δραστηριότητας, υπό την έννοια του τόπου στον οποίο ή από τον οποίο ο εργαζόμενος εκπληρώνει στην πράξη το ουσιώδες μέρος των υποχρεώσεών του έναντι του εργοδότη, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η δραστηριότητα που ασκείται επί του αεροσκάφους, δοθέντος ότι, διαφορετικά, ο τόπος αυτός θα κατέληγε να αντιστοιχεί στον τόπο που προβλέπεται στο άρθρο 14, παράγραφος 2, στοιχείο α', από το οποίο, αντιθέτως, η εν λόγω διάταξη συνιστά παρέκκλιση (όπως καθίσταται πρόδηλο από τη λέξη «πάντως»).

- 16 Ο σκοπός της διάταξης φαίνεται να συνίσταται, όσον αφορά την εξειδίκευση της εφαρμοστέας νομοθεσίας περί κοινωνικής ασφάλισης, στην ανάγκη να υπερισχύσει, σε σχέση με το κριτήριο σύνδεσης που αφορά τον τόπο όπου ο εργοδότης έχει την έδρα του, το κριτήριο του τόπου όπου πράγματι εκτελούνται οι ουσιώδεις πτυχές της εργασίας, λύση η οποία διασφαλίζει τον αποτελεσματικότερο έλεγχο από τους οργανισμούς που είναι επιφορτισμένοι με την τήρηση των μέτρων κοινωνικής ασφάλισης, την πλήρη αποτελεσματικότητά τους και την καλύτερη απόλαυση των κοινωνικών παροχών από τους ενδιαφερόμενους.
- 17 Ο εν λόγω σκοπός μπορεί να επιτευχθεί μέσω ερμηνείας της έννοιας του «πρόσωπο[υ], που απασχολείται κυρίως στο έδαφος του κράτους μέλους όπου κατοικεί», η οποία βασίζεται στα ίδια κριτήρια με τα οποία το Δικαστήριο, πάντα στον τομέα της αεροπλοΐας και του ιπτάμενου προσωπικού, έχει ερμηνεύσει την προβλεπόμενη στο άρθρο 19, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 44/2001 έννοια του «τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του».
- 18 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι στη σκέψη 57 της απόφασης της 14ης Σεπτεμβρίου 2017, Sandra Nogueira κ.λπ. (C-168/16 και C-169/16, ECLI:EU:C:2017:688), το Δικαστήριο έκρινε —όσον αφορά την έννοια του «τόπου όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του», κατά το άρθρο 19, σημείο 2, στοιχείο α', του κανονισμού 44/2001— ότι το κριτήριο του κράτους μέλους εντός του οποίου ο εργαζόμενος παρέχει συνήθως την εργασία του πρέπει να ερμηνεύεται διασταλτικά (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 2013, Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 19 Στην εν λόγω απόφαση, η οποία αφορά επίσης εργαζομένους που απασχολούνται ως μέλη του ιπτάμενου προσωπικού αεροπορικής εταιρίας, το Δικαστήριο επισήμανε ότι το δικαστήριο κράτους μέλους, «[...] οσάκις δεν είναι σε θέση να προσδιορίσει με βεβαιότητα τον “τόπο όπου ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του”», οφείλει να προσδιορίσει τον «τόπο από τον οποίο» ο εργαζόμενος αυτός εκπληρώνει κατά το ουσιώδες μέρος τους τις υποχρεώσεις του έναντι του εργοδότη του, τούτο δε μέσω της αναζήτησης και της εκτίμησης ορισμένων ενδείξεων, μέθοδος η οποία καθιστά δυνατή τη συνεκτίμηση του συνόλου των στοιχείων που χαρακτηρίζουν τη δραστηριότητα του εργαζομένου, αλλά επίσης την αποτροπή του ενδεχομένου μια έννοια όπως αυτή του «τόπου στον οποίο ή

από τον οποίο ο εργαζόμενος συνήθως εκτελεί την εργασία του» να εργαλειοποιείται ή να συμβάλλει στην εφαρμογή μεθοδεύσεων καταστρατηγήσεως (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2016, D'Oultremont κ.λπ., C-290/15, EU:C:2016:816, σκέψη 48 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 20 Επιπλέον, όσον αφορά τις ιδιαιτερότητες των σχέσεων εργασίας στον τομέα των μεταφορών, το Δικαστήριο, στις αποφάσεις του της 15ης Μαρτίου 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, σκέψη 49) και της 15ης Δεκεμβρίου 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, σκέψεις 38 έως 41), αναφέρθηκε σε διάφορες ενδείξεις που μπορούν να λαμβάνονται υπόψη από το εθνικό δικαστήριο: να καθορίζει σε ποιο κράτος μέλος βρίσκεται ο τόπος από τον οποίο ο εργαζόμενος ασκεί τις σχετικές με τη μεταφορά δραστηριότητές του, ο τόπος όπου επιστρέφει μετά την εργασία του, λαμβάνει οδηγίες για τις δραστηριότητές του αυτές και οργανώνει την εργασία του, ο τόπος στον οποίο βρίσκονται τα εργαλεία για την εκτέλεση της εργασίας του, καθώς και ο τόπος στον οποίο σταθμεύουν τα αεροσκάφη επί των οποίων συνήθως εκτελείται η εργασία.
- 21 Υπό το πρίσμα των εν λόγω παρατηρήσεων, η διαδικασία της κύριας δίκης ανεστάλη και υποβλήθηκε στο Δικαστήριο το προεκτεθέν προδικαστικό ερώτημα.