

14 de setembro de 2017 (*)

«Reenvio prejudicial — Cooperação judiciária em matéria civil — Competência judiciária — Competência em matéria de contratos individuais de trabalho — Regulamento (CE) n.º 44/2001 — Artigo 19.º, n.º 2, alínea a) — Conceito de “lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho” — Setor da aviação — Membros da tripulação — Regulamento (CEE) n.º 3922/91 — Conceito de “base [de afetação]”»

Nos processos apensos C-168/16 e C-169/16,

que têm por objeto pedidos de decisão prejudicial apresentados, nos termos do artigo 267.º TFUE, pela cour du travail de Mons (Tribunal Superior do Trabalho de Mons, Bélgica), por decisões de 18 de março de 2016, que deram entrada no Tribunal de Justiça em 25 de março de 2016, nos processos

Sandra Nogueira,

Victor Perez-Ortega,

Virginie Mauguit,

Maria Sanchez-Odogherty,

José Sanchez-Navarro

contra

Crewlink Ireland Ltd (C-168/16),

e

Miguel José Moreno Osacar

contra

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

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção),

composto por: M. Ilešič, presidente de secção, K. Lenaerts, presidente do Tribunal de Justiça, exercendo funções de juiz da Segunda Secção, A. Rosas, C. Toader (relatora) e E. Jarašiūnas, juízes,

advogado-geral: H. Saugmandsgaard Øe,

secretário: I. Illéssy, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 2 de fevereiro de 2017,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de S. Nogueira, V. Perez-Ortega, V. Mauguit, M. Sanchez-Odogherty, J. Sanchez-Navarro e M. J. Moreno Osacar, por S. Gilson e F. Lambinet, avocats,
- em representação da Crewlink Ireland Ltd, por S. Corbanie, advocaat, e F. Harmel, avocat,
- em representação da Ryanair Designated Activity Company, anteriormente Ryanair Ltd, por S. Corbanie, advocaat, F. Harmel, E. Vahida, avocats, e G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros,
- em representação do Governo belga, por C. Pochet, M. Jacobs e L. Van den Broeck, na qualidade de agentes,
- em representação da Irlanda, por A. Joyce, na qualidade de agente, assistido por S. Kingston, barrister,

- em representação do Governo francês, por D. Colas, D. Segoin e C. David, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo neerlandês, por M. Bulterman e C. Schillemans, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo sueco, inicialmente por C. Meyer-Seitz, A. Falk, U. Persson e N. Otte Widgren, na qualidade de agentes, e em seguida por C. Meyer-Seitz e A. Falk, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, por M. Wilderspin, M. Heller e P. Costa de Oliveira, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 27 de abril de 2017,

profere o presente

Acórdão

1 Os pedidos de decisão prejudicial têm por objeto a interpretação do artigo 19.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2001, L 12, p. 1, a seguir «Regulamento Bruxelas I»).

2 Estes pedidos foram apresentados no âmbito de dois litígios que opõem, no processo C-168/16, Sandra Nogueira, Victor Perez-Ortega, Virginie Mauguit, Maria Sanchez-Odogherty e José Sanchez-Navarro (a seguir, em conjunto «Nogueira e o.º») à Crewlink Ireland Ltd (a seguir «Crewlink») e, no processo C-169/16, Miguel José Moreno Osacar à Ryanair Designated Activity Company, anteriormente Ryanair Ltd (a seguir «Ryanair»), a propósito das condições de execução e de cessação dos contratos individuais de trabalho de Nogueira e o.º e de M. J. Moreno Osacar e da competência internacional das jurisdições belgas para conhecer destes litígios.

Quadro jurídico

Direito internacional

3 A Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago (Estados Unidos), em 7 de dezembro de 1944 (a seguir «Convenção de Chicago»), foi ratificada por todos os Estados-Membros da União Europeia, não sendo, esta última, no entanto, parte na referida Convenção.

4 O artigo 17.º desta Convenção dispõe:

«As aeronaves têm a nacionalidade do Estado em que se encontram matriculadas.»

Direito da União

5 Os considerandos 13 e 19 do Regulamento Bruxelas I têm a seguinte redação:

«(13) No respeitante aos contratos de seguro, de consumo e de trabalho, é conveniente proteger a parte mais fraca por meio de regras de competência mais favoráveis aos seus interesses do que a regra geral.

[...]

(19) Para assegurar a continuidade entre a Convenção de Bruxelas [de 27 de setembro de 1968, relativa à competência judiciária e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 1972, L 299, p. 32), conforme alterada pelas Convenções sucessivas relativas à adesão dos novos Estados-Membros a essa Convenção] e o presente regulamento, há que prever disposições transitórias. A mesma continuidade deve ser assegurada no que diz respeito à interpretação das disposições [desta] convenção [...] e o [primeiro protocolo relativo à interpretação da Convenção de 1968 pelo Tribunal de Justiça, na versão revista e alterada (JO 1998, C 27, p. 28),] também deve continuar a aplicar-se aos processos já pendentes à data em que o regulamento entra em vigor.»

6 A secção 5 do capítulo II deste regulamento, que integra os artigos 18.º a 21.º do mesmo, enuncia as regras de competência relativas aos litígios que têm por objeto contratos individuais de trabalho.

7 O artigo 18.º, ponto 1, do referido regulamento dispõe:

«Em matéria de contrato individual de trabalho, a competência será determinada pela presente secção, sem prejuízo do disposto no artigo 4.º e no ponto 5 do artigo 5.º»

8 O artigo 19.º do mesmo regulamento prevê:

«Uma entidade patronal que tenha domicílio no território de um Estado-Membro pode ser demandada:

1. Perante os tribunais do Estado-Membro em cujo território tiver domicílio; ou

2. Noutro Estado-Membro:

- a) Perante o tribunal do lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho ou perante o tribunal do lugar onde efetuou mais recentemente o seu trabalho; ou
- b) Se o trabalhador não efetua ou efetuou habitualmente o seu trabalho no mesmo país, perante o lugar onde situa ou situava o estabelecimento que contratou o trabalhador.»

9 O artigo 21.º do Regulamento Bruxelas I tem a seguinte redação:

«As partes só podem convencionar derrogações ao disposto na presente secção, desde que tais convenções:

1. Sejam posteriores ao surgimento do litígio; ou

2. Permitam ao trabalhador recorrer a tribunais que não sejam os indicados na presente secção.»

10 O preâmbulo da Convenção de Roma sobre a lei aplicável às obrigações contratuais, aberta à assinatura em Roma, em 19 de junho de 1980 (JO 1980, L 266, p. 1, a seguir «Convenção de Roma»), dispõe:

«A[s] [Altas partes contratantes] no Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia,

[preocupadas] em prosseguir, no domínio do direito internacional privado, a obra de unificação jurídica já empreendida na Comunidade nomeadamente em matéria de competência jurisdicional e de execução de decisões,

[desejando] estabelecer regras uniformes relativamente à lei aplicável às obrigações contratuais,

[acordaram no seguinte ([...])].»

11 O Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil (JO 1991, L 373, p. 4), conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1899/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006 (JO 2006, L 377, p. 1) (a seguir «Regulamento n.º 3922/91»), diz respeito, como prevê o seu artigo 1.º, à «harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no domínio da segurança da aviação civil referentes à exploração e manutenção de aeronaves e às pessoas e organismos envolvidos nessas tarefas».

12 Este regulamento incluía, antes da sua revogação pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO 2008, L 79, p. 1), um Anexo III, cuja subparte Q se intitulava «Limitações dos tempos de voo e de serviços e exigências em matéria de descanso». A operação aérea (OPS) 1.1090, ponto 3.1., que figurava nesta subparte, dispunha:

«O operador deve designar uma base para cada membro da tripulação.»

13 A referida subparte incluía também a norma OPS 1.1095 que, no seu ponto 1.7., definia o conceito de «base» como «[o] local designado pelo operador para um membro da tripulação, no qual este inicia e termina normalmente um período de trabalho ou uma série de períodos de trabalho e no qual, em circunstâncias normais, o operador não é responsável pelo alojamento desse membro da tripulação».

14 Por outro lado, a norma OPS 1.1110, que também figurava no Anexo III, subparte Q, do Regulamento n.º 3922/91, intitulada «Repouso», tinha a seguinte redação:

«1. Repouso mínimo

- 1.1. O período mínimo de repouso que deve ser concedido antes do início de um período de serviço de voo que começa na base terá, pelo menos, uma duração igual à do período de trabalho anterior ou de 12 horas, prevalecendo o período mais longo;
- 1.2. O período mínimo de repouso que deve ser concedido antes do início do período de serviço de voo que começa num local distinto da base terá, pelo menos, uma duração igual à do período de trabalho anterior ou de 10 horas, prevalecendo o período mais longo; quando o período mínimo de repouso for gozado fora da base, o operador proporcionará tempo para oito horas de sono, tendo devidamente em conta as necessidades de deslocação e outras necessidades fisiológicas; [...]

15 Em matéria de segurança social, o conceito de «base [de afetação]» é também referido no considerando 18-B, do Regulamento (CE) n.º 883/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativo à coordenação dos sistemas de segurança social (JO 2004, L 166, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento (UE) n.º 465/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012 (JO 2012, L 149, p. 4). O referido considerando tem a seguinte redação:

«No Anexo III do Regulamento [n.º 3922/91], o conceito de “base [de afetação]” para os membros das tripulações de voo e das tripulações de cabina é definido como o local designado pelo operador para um membro da tripulação, no qual este inicia e termina normalmente um período de trabalho ou uma série de períodos de trabalho e no qual, em circunstâncias normais, o operador não é responsável pelo alojamento desse membro da tripulação. A fim de facilitar a aplicação do Título II do presente regulamento aos membros das tripulações de voo e ds tripulações de cabina, justifica-se que o conceito de «base» seja usado como critério para determinar a legislação aplicável aos membros das tripulações de voo e das tripulações de cabina. Contudo, a legislação aplicável aos membros das tripulações de voo e das tripulações de cabina deverá permanecer estável e o princípio de “base” não deverá dar origem a mudanças frequentes da legislação aplicável devido aos modelos de trabalho do setor ou à procura sazonal.»

16 O artigo 11.º do Regulamento n.º 883/2004, que integra o título II deste regulamento, intitulado «Determinação da legislação aplicável», dispõe:

«1. As pessoas a quem o presente regulamento se aplica apenas estão sujeitas à legislação de um Estado-Membro. Essa legislação é determinada em conformidade com o presente título.

[...]

3. Sem prejuízo dos artigos 12.º a 16.º:

a) A pessoa que exerça uma atividade por conta de outrem ou por conta própria num Estado-Membro está sujeita à legislação desse Estado-Membro;

[...]

5. Uma atividade exercida por um membro de uma tripulação de voo ou de cabina que preste serviços aéreos de passageiros ou de carga considera-se exercida no Estado-Membro onde está situada a sua base, conforme definida no Anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91.»

17 O artigo 3.º do Regulamento n.º 465/2012 precisa que o n.º 5 do artigo 11.º do Regulamento n.º 883/2004 entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*. Tendo esta publicação ocorrido em 8 de junho de 2012, as alterações introduzidas por esse regulamento não são, portanto, aplicáveis *ratione temporis* aos litígios nos processos principais.

Litígios nos processos principais e questões prejudiciais

Processo C-169/16

18 Em 21 de abril de 2008, M. J. Moreno Osacar celebrou, em Espanha, um contrato de trabalho com a Ryanair, companhia aérea com sede social na Irlanda.

19 Em virtude desse contrato, as suas funções compreendiam «a segurança, o tratamento, a assistência e o controlo dos passageiros, as tarefas de embarque em terra [...], as vendas a bordo, a limpeza do interior do avião, os controlos de segurança e todas as tarefas pertinentes que possam [...] ser confiadas pela sociedade».

- 20 Nos termos desse contrato, redigido em língua inglesa, os tribunais irlandeses são competentes para conhecer dos eventuais litígios que surjam entre as partes no que se refere à execução e à denúncia desse contrato, e a legislação desse Estado-Membro regia a relação de trabalho entre estas. O mesmo contrato indicava igualmente que as prestações de trabalho de M. J. Moreno Osacar, enquanto pessoal de cabine, se consideram efetuadas na Irlanda, dado que as suas funções eram exercidas a bordo de aviões matriculados nesse Estado-Membro e pertencentes a essa companhia aérea.
- 21 Além disso, o contrato de trabalho de M. J. Moreno Osacar designava o aeroporto de Charleroi (Bélgica) como «base [de afetação]», e exigia que este residisse a menos de uma hora da base à qual estava afetado, razão pela qual este foi estabelecer-se na Bélgica.
- 22 Em 1 de abril de 2009, M. J. Moreno Osacar foi promovido às funções de «supervisor». Este último demitiu-se em 16 de junho de 2011.
- 23 Posteriormente, entendendo que o seu antigo empregador era obrigado a respeitar e a aplicar as disposições da legislação belga e considerando que os tribunais desse Estado-Membro eram competentes para conhecer dos seus pedidos, M. J. Moreno Osacar, mediante citação de 8 de dezembro de 2011, notificada à Ryanair, intentou no tribunal du travail de Charleroi (Tribunal Superior do Trabalho de Charleroi, Bélgica), uma ação com vista a obter a condenação do seu anterior empregador no pagamento de diversas indemnizações.
- 24 A Ryanair contestou a competência dos tribunais belgas para conhecer deste litígio. A este respeito, a empresa argumentou que existe uma conexão estreita e concreta entre o litígio e os tribunais irlandeses. Assim, para além da cláusula de eleição de foro e daquela que designa a lei irlandesa como a lei aplicável, a referida empresa indica que M. J. Moreno Osacar esteve sujeito à legislação irlandesa em matéria fiscal e de segurança social, que executou o seu contrato de trabalho a bordo de aviões matriculados na Irlanda e sujeito à legislação desse Estado-Membro e que, embora M. J. Moreno Osacar tenha assinado o seu contrato de trabalho em Espanha, o referido contrato apenas foi concluído com a aposição da assinatura, pela Ryanair, na sua sede social na Irlanda.
- 25 Por sentença proferida em 4 de novembro de 2013, o tribunal du travail de Charleroi (Tribunal Superior do Trabalho de Charleroi) considerou que os tribunais belgas não eram competentes para conhecer do pedido de M. J. Moreno Osacar. Este último interpôs recurso dessa sentença para o órgão jurisdicional de reenvio, a cour du travail de Mons (Tribunal Superior do Trabalho de Mons, Bélgica).
- 26 O órgão jurisdicional de reenvio enuncia, antes de mais, certas constatações de facto. Sublinha, assim, que M. J. Moreno Osacar começava sempre os seus dias de trabalho no aeroporto de Charleroi e terminava-os nesse mesmo lugar. Da mesma forma, era por vezes obrigado a ali permanecer, em espera, a fim de substituir algum membro do pessoal eventualmente em falta.
- 27 Na sequência dessas precisões, esse órgão jurisdicional de reenvio refere que, antes de decidir sobre o mérito do litígio, deve pronunciar-se sobre a competência dos tribunais belgas.
- 28 Depois de ter declarado a cláusula atributiva de jurisdição inoponível a M. J. Moreno Osacar por força do artigo 21.º do Regulamento Bruxelas I, esse órgão jurisdicional precisa que o exame dessa questão deve ser feito ao abrigo do artigo 19.º, n.º 2, desse regulamento. O órgão jurisdicional de reenvio recorda que esta disposição designa diferentes foros competentes para conhecer dos litígios que possam emergir de um contrato de trabalho. Entre esses foros competentes, o órgão jurisdicional de reenvio refere que o lugar de prestação habitual do trabalho é considerado, desde há muito tempo, como sendo um critério essencial na jurisprudência do Tribunal de Justiça.
- 29 A este respeito, sempre que a execução do trabalho confiado ao trabalhador se estenda pelo território de diversos Estados-Membros, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça, nomeadamente do n.º 24 do acórdão de 13 de julho de 1993, Mulox IBC (C-125/92, EU:C:1993:306), que o lugar de prestação habitual do trabalho pode ser definido como o «lugar onde ou a partir do qual o trabalhador cumpre o essencial das suas obrigações para com a sua entidade patronal». Daqui resulta que, para determinar esse lugar, os tribunais nacionais devem seguir um método indiciário, ou seja, ter em conta todas as circunstâncias do caso concreto para determinar o Estado com o qual a atividade profissional apresenta a conexão mais forte.
- 30 No entanto, a determinação da jurisdição competente para conhecer dos litígios apresentados nos tribunais dos Estados-Membros pelos membros da tripulação das companhias áreas levanta uma dificuldade particular.
- 31 No que diz respeito, mais concretamente, à identificação do «centro efetivo das atividades profissionais» dessas pessoas, o órgão jurisdicional de reenvio questiona-se quanto a saber se este local não constitui, definitivamente, um conceito muito próximo do conceito de «base [de afetação]», definido no Anexo III do Regulamento

n.º 3922/91, como parece igualmente indicar a referência feita a este conceito na legislação da União em matéria de segurança social.

32 Nestas condições, a cour du travail de Mons (Tribunal Superior do Trabalho de Mons) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Tendo em conta:

- as exigências de previsibilidade das soluções e de segurança jurídica que presidiram à adoção das regras em matéria de competência judiciária e de execução de decisões em matéria civil e comercial conforme previstas na [Convenção de 27 de setembro 1968, relativa à competência judiciária e à execução de decisões em matéria civil e comercial, conforme alterada pelas sucessivas convenções relativas à adesão dos novos Estados-Membros a esta Convenção], bem como no Regulamento [Bruxelas I] (v., designadamente o acórdão de 19 de julho de 2012, Mahamdia (C-154/11, EU:C:2012:491, n.ºs 44 e 46),
- as particularidades relacionadas com o setor da navegação aérea europeia, no âmbito do qual a tripulação das companhias aéreas cuja sede social está estabelecida num dos Estados da União sobrevoa diariamente o território da União Europeia a partir de uma base que pode estar situada, como no caso vertente, noutro Estado da União,
- as especificidades próprias do presente litígio, conforme descritas na fundamentação [do pedido de decisão prejudicial],
- o critério deduzido do conceito de “base [de afetação]” (conforme definido no Anexo III do Regulamento [n.º 3922/91]) utilizado pelo Regulamento [n.º 883/2004] para determinar a legislação de segurança social aplicável aos membros da tripulação de voo e da tripulação de cabina a partir de 28 de junho de 2012,
- os ensinamentos retirados da jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia nos termos dos acórdãos referidos na fundamentação da presente decisão,

pode o conceito de “lugar habitual de execução do contrato de trabalho” conforme previsto no artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento [Bruxelas I] ser interpretado como equiparável ao conceito de “base”, definido no Anexo III do Regulamento [n.º 3922/91], como o “local designado pelo operador para um membro da tripulação, no qual este inicia e termina normalmente um período de trabalho ou uma série de períodos de trabalho e no qual, em circunstâncias normais, o operador não é responsável pelo alojamento desse membro da tripulação”, para efeitos da determinação do Estado contratante (e, portanto, dos respetivos órgãos jurisdicionais) em cujo território um trabalhador presta habitualmente o seu trabalho, quando esse trabalhador é contratado como membro da tripulação de uma companhia aérea sujeita ao direito de um dos países da União que efetua o transporte internacional de passageiros por via aérea em todo o território da União Europeia, porquanto este critério de conexão retirado da “base [de afetação]”, entendida como “centro efetivo da relação de trabalho”, na medida em que o trabalhador aí inicia sistematicamente o seu dia de trabalho e aí o termina, organizando nesse local o seu trabalho diário e estabelecendo na proximidade deste, durante o período das relações contratuais, a sua residência efetiva, é aquele que apresenta, ao mesmo tempo, a conexão mais estreita com um Estado contratante e assegura a proteção mais adequada à parte mais fraca na relação contratual?»

Processo C-168/16

33 Nogueira e o., de nacionalidades portuguesa, espanhola ou belga, celebraram, no decurso dos anos 2009 e 2010, contratos de trabalho com a Crewlink, pessoa coletiva com sede na Irlanda.

34 Cada um dos respetivos contratos de trabalho previa que esses trabalhadores seriam contratados pela Crewlink e destacados como tripulantes de cabine na Ryanair, para o exercício de funções comparáveis às exercidas por M. J. Moreno Osacar.

35 Redigidos em inglês, esses contratos de trabalho precisavam também que a relação de trabalho respetiva estava sujeita ao direito irlandês e que os tribunais desse Estado-Membro eram competentes para conhecer de todos os litígios relativos à execução ou à denúncia desses contratos. De igual forma, esses contratos estipulavam que o pagamento da respetiva remuneração seria feito numa conta num banco irlandês.

36 As relações de trabalho terminaram em razão de demissão ou de despedimento durante o ano de 2011.

37 Pelos mesmos motivos que M. J. Moreno Osacar, Nogueira e o. recorreram ao tribunal du travail de Charleroi (Tribunal Superior do Trabalho de Charleroi) a fim de obter o pagamento de diferentes indemnizações.

38 Por sentença de 4 de novembro de 2013, o referido tribunal considerou que os tribunais belgas não eram competentes para conhecer destes pedidos. Os recorrentes no processo principal interpuseram no órgão jurisdicional de reenvio recurso dessa sentença.

39 O órgão jurisdicional de reenvio sublinha, além disso, que está estipulado nos contratos de Nogueira e o. que «os aviões do cliente estão registados na Irlanda e as vossas tarefas serão cumpridas dentro desses aviões, o vosso emprego considera-se sedado na Irlanda», que o aeroporto de Charleroi é o lugar de «imobilização» desses trabalhadores e que cada um deles deve residir a uma hora de trajeto da base à qual será afetado.

40 Além disso, o referido órgão jurisdicional de reenvio salienta um certo número de factos relevantes decorrentes das suas próprias conclusões. Em primeiro lugar, embora os respetivos contratos de trabalho conferissem ao empregador a possibilidade de decidir transferir Nogueira e o. para outro aeroporto, é facto assente neste processo que a única base de afetação ao serviço de Crewlink era o aeroporto de Charleroi. Em segundo lugar, cada um destes trabalhadores iniciava o seu dia de trabalho no aeroporto de Charleroi e regressava sistematicamente à sua base no final de cada dia de trabalho. Em terceiro lugar, sucedeu a cada um deles ter de ficar, em espera, no aeroporto de Charleroi, a fim de substituir eventualmente um membro do pessoal em falta.

41 Incidentalmente, o órgão jurisdicional de reenvio assinala que os contratos de trabalho de Nogueira e o. os obrigava a respeitar a política de segurança aérea praticada pela Ryanair. Da mesma forma, a presença de um local comum à Ryanair e à Crewlink no aeroporto de Charleroi e o exercício de poder disciplinar por parte do pessoal de enquadramento da Ryanair em relação ao pessoal disponibilizado pela Crewlink demonstram suficientemente a existência de uma comunidade de trabalho entre o pessoal das duas empresas.

42 Essa jurisdição justifica, em termos análogos aos do seu pedido de decisão prejudicial no processo C-169/16, a necessidade de um reenvio prejudicial. A cour du travail de Mons (Tribunal Superior do Trabalho de Mons) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça uma questão prejudicial substancialmente semelhante.

43 Por decisão do presidente do Tribunal de Justiça de 11 de abril de 2016, os processos C-168/16 e C-169/16 foram apensados para efeitos das fases escrita e oral, bem como do acórdão.

Quanto às questões prejudiciais

44 Através das suas questões, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se, no caso de uma ação intentada por um trabalhador membro da tripulação de uma companhia aérea ou colocado à disposição desta para determinar a competência do órgão jurisdicional que é chamado a pronunciar-se, o conceito de «lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho», na aceção do artigo 19.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento Bruxelas I, é equiparável ao conceito de «base», na aceção do Anexo III do Regulamento n.º 3922/91.

45 A título prévio, há que precisar, em primeiro lugar, que, tal como resulta do considerando 19 do Regulamento Bruxelas I e na medida em que este regulamento substitui, nas relações entre os Estados-Membros, a Convenção de 27 de setembro de 1968, relativa à competência judiciária e à execução de decisões em matéria civil e comercial, conforme alterada pelas sucessivas Convenções relativas à adesão de novos Estados-Membros a essa Convenção (a seguir «Convenção de Bruxelas»), a interpretação fornecida pelo Tribunal de Justiça no que respeita às disposições desta Convenção é igualmente válida para as deste regulamento, quando as disposições destes instrumentos possam ser qualificadas de equivalentes (acórdão de 7 de julho de 2016, Hőszig, C-222/15, EU:C:2016:525, n.º 30 e jurisprudência referida).

46 A este respeito, embora, na sua versão inicial, esta Convenção não contivesse nenhuma disposição específica relativa ao contrato de trabalho, o artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento Bruxelas I está redigido em termos praticamente idênticos aos do artigo 5.º, n.º 1, segundo e terceiro períodos, da referida convenção, na sua versão resultante da Convenção 89/535/CEE, relativa à adesão do Reino de Espanha e da República Portuguesa à convenção relativa à competência judiciária e à execução das decisões em matéria civil e comercial, bem como ao protocolo relativo à sua interpretação pelo Tribunal de Justiça, com as adaptações que lhes foram introduzidas pela convenção relativa à adesão do Reino da Dinamarca, da Irlanda e do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte e as adaptações que lhes foram introduzidas pela convenção relativa à adesão da República Helénica (JO 1989, L 285, p. 1), pelo que, em conformidade com a jurisprudência recordada no número anterior, importa garantir a continuidade na interpretação destes dois instrumentos.

- 47 Por outro lado, no que diz respeito a um contrato individual de trabalho, o lugar de cumprimento da obrigação que serve de fundamento ao pedido, previsto no artigo 5.º, ponto 1, segundo membro de frase, da Convenção de Bruxelas, deve ser determinado com base em critérios uniformes que cabe ao Tribunal de Justiça definir, baseando-se no sistema e nos objetivos desta Convenção. Com efeito, o Tribunal de Justiça salientou que essa interpretação autónoma é a única que permite assegurar a aplicação uniforme da Convenção, cujo objetivo consiste, designadamente, em uniformizar as regras de competência dos órgãos jurisdicionais dos Estados contratantes, evitando, na medida do possível, a multiplicação da titularidade da competência judiciária a respeito de uma mesma relação jurídica, e em reforçar a proteção jurídica das pessoas domiciliadas na Comunidade, permitindo, simultaneamente, ao requerente identificar facilmente o órgão jurisdicional a que se pode dirigir, e ao requerido prever razoavelmente aquele perante o qual pode ser demandado (acórdão de 10 de abril de 2003, Pugliese, C-437/00, EU:C:2003:219, n.º 16 e jurisprudência referida).
- 48 Daqui resulta que essa exigência de interpretação autónoma se aplica igualmente ao artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento Bruxelas I (v., neste sentido, acórdão de 10 de setembro de 2015, Holterman Ferho Exploitatie e o., C-47/14, EU:C:2015:574, n.º 37 e jurisprudência referida).
- 49 Em segundo lugar, resulta de jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que, por um lado, para os litígios relativos aos contratos de trabalho, a secção 5 do capítulo II do Regulamento Bruxelas I enuncia uma série de regras que, como resulta do considerando 13 deste regulamento, têm por objetivo proteger a parte contratante mais fraca por meio de regras de competência mais favoráveis aos interesses dessa parte (v., neste sentido, acórdãos de 19 de julho de 2012, Mahamdia C-154/11, EU:C:2012:491, n.º 44 e jurisprudência referida, e de 10 de setembro de 2015, Holterman Ferho Exploitatie e o., C-47/14, EU:C:2015:574, n.º 43).
- 50 Com efeito, essas regras permitem, nomeadamente, ao trabalhador demandar a entidade patronal perante o órgão jurisdicional que considera ser mais próximo dos seus interesses, reconhecendo-lhe a faculdade de agir perante os tribunais do Estado-Membro no qual tem o seu domicílio ou perante o tribunal do lugar onde leva a cabo habitualmente o seu trabalho, sempre que esse trabalho não seja realizado no mesmo país, perante o tribunal do lugar onde se encontra o estabelecimento do empregador. As disposições da referida secção limitam igualmente a possibilidade de escolha do foro pelo empregador que age contra o trabalhador, bem como a possibilidade de derrogar regras de competência estabelecidas pelo referido regulamento (acórdão de 19 de julho de 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, n.º 45 e jurisprudência referida).
- 51 Por outro lado, as disposições constantes do capítulo II, secção 5, do Regulamento Bruxelas I têm um caráter não apenas especial mas também exaustivo (v., neste sentido, acórdão de 10 de setembro de 2015, Holterman Ferho Exploitatie e o., C-47/14, EU:C:2015:574, n.º 44 e jurisprudência referida).
- 52 Em terceiro lugar, o artigo 21.º do Regulamento Bruxelas I limita a possibilidade de as partes num contrato de trabalho celebrarem um pacto atributivo de jurisdição. Assim, esse pacto deve ser celebrado posteriormente ao surgimento do litígio ou, quando seja celebrado anteriormente, deve permitir ao trabalhador recorrer a tribunais diferentes dos consagrados nas referidas regras atributivas de competência (acórdão de 19 de julho de 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, n.º 61).
- 53 Daqui resulta que esta disposição não pode ser interpretada de forma a que um pacto atributivo de jurisdição se possa aplicar de maneira exclusiva e proibir, assim, ao trabalhador recorrer aos tribunais que são competentes nos termos dos artigos 18.º e 19.º, do Regulamento Bruxelas I (v., neste sentido, acórdão de 19 de julho de 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, n.º 63).
- 54 No caso em apreço, importa constatar, como salientou o advogado-geral nos n.ºs 57 e 58 das suas conclusões, que uma cláusula de atribuição de competência, tal como a acordada nos contratos em causa nos processos principais, não se enquadra em nenhum dos dois casos concretos previstos no artigo 21.º do Regulamento Bruxelas I e que, por conseguinte, a referida cláusula não é oponível aos recorrentes nos processos principais.
- 55 Em quarto e último lugar, importa salientar que a interpretação autónoma do artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento Bruxelas I não exclui que sejam consideradas as disposições correspondentes contidas na Convenção de Roma, na medida em que esta Convenção, tal como resulta do seu preâmbulo, visa prosseguir, no domínio do direito internacional privado, a obra de unificação jurídica já empreendida na União, nomeadamente em matéria de competência jurisdicional e de execução de decisões.

- 56 Com efeito, como salientou o advogado-geral no n.º 77 das suas conclusões, o Tribunal de Justiça já procedeu, nos acórdãos de 15 de março de 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151), e de 15 de dezembro de 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842), a uma interpretação da Convenção de Roma, nomeadamente no que se refere às disposições da Convenção de Bruxelas relativas ao contrato individual de trabalho.
- 57 No que se refere à determinação do conceito de «lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho», na aceção do artigo 19.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento Bruxelas I, o Tribunal de Justiça tem reiteradamente declarado que o critério do Estado-Membro no qual o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho deve ser interpretado de forma lata (v., por analogia, acórdão de 12 de setembro de 2013, Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, n.º 31 e jurisprudência referida).
- 58 No que diz respeito a um contrato de trabalho executado no território de vários Estados contratantes e não havendo um centro efetivo de atividades profissionais do trabalhador a partir do qual este dá cumprimento ao essencial das suas obrigações para com o seu empregador, o Tribunal de Justiça considerou que o artigo 5.º, ponto 1, da Convenção de Bruxelas deve, face à necessidade de determinar o lugar com o qual o litígio apresenta um vínculo mais significativo e de assegurar uma proteção adequada ao trabalhador como parte contratante mais fraca, bem como de evitar a multiplicação de órgãos jurisdicionais competentes, ser interpretado no sentido de que visa o lugar em que, ou a partir do qual, o trabalhador cumpre na realidade o essencial das suas obrigações para com a entidade patronal. Com efeito, é neste local que o trabalhador pode, com menos despesas, intentar uma ação contra a entidade patronal ou defender-se, e o tribunal desse local é o mais apto para decidir da controvérsia relativa ao contrato laboral (v., neste sentido, acórdão de 27 de fevereiro de 2002, Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, n.º 49 e jurisprudência referida).
- 59 Assim, em tais circunstâncias, o conceito de «lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho» consagrado no artigo 19.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento Bruxelas I deve ser interpretado no sentido de que se refere ao local a partir do qual o trabalhador cumpre, de facto, o essencial das suas obrigações para com o seu empregador.
- 60 No caso vertente, os litígios nos processos principais são relativos a trabalhadores contratados como membros da tripulação de uma companhia aérea ou postos à sua disposição. Assim, o órgão jurisdicional de um Estado-Membro ao qual foram submetidos os litígios, quando não estiver em condições de determinar sem ambiguidade o «lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho», deve, a fim de verificar a sua própria competência, identificar o «lugar a partir do qual» o trabalhador cumpre o essencial das suas obrigações para com o seu empregador.
- 61 Como recordou o advogado-geral no n.º 95 das suas conclusões, resulta igualmente da jurisprudência do Tribunal de Justiça que, para determinar concretamente esse lugar, cabe ao juiz nacional tomar como referência um conjunto de indícios.
- 62 Este método indiciário permite não apenas refletir melhor a realidade das relações jurídicas, na medida em que deve ter em conta o conjunto dos elementos que caracterizam a atividade do trabalhador (v., por analogia, acórdão de 15 de março de 2011, Koelzsch, C-29/10, EU:C:2011:151, n.º 48), mas igualmente evitar que o conceito de «lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho» seja instrumentalizado ou contribua para a realização de estratégias que contornem a lei (v., por analogia, acórdão de 27 de outubro de 2016, D'Oultremont e o., C-290/15, EU:C:2016:816, n.º 48 e jurisprudência referida).
- 63 Como salientou o advogado-geral no n.º 85 das suas conclusões, no caso da especificidade das relações no setor dos transportes, o Tribunal de Justiça, nos acórdãos de 15 de março de 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, n.º 49), e de 15 de dezembro de 2011, Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, n.º 38 a 41), apontou vários indícios que podem ser tidos em consideração pelos órgãos jurisdicionais nacionais. Estes órgãos jurisdicionais devem, designadamente, determinar em que Estado se situa o lugar a partir do qual o trabalhador efetua as suas missões de transporte, o lugar ao qual regressa após essas missões, recebe instruções sobre as mesmas e organiza o seu trabalho, bem como o lugar em que se encontram as ferramentas de trabalho.
- 64 A este respeito, em circunstâncias como as que estão em causa nos processos principais, como salientou o advogado-geral no n.º 102 das suas conclusões, deve ser igualmente tido em conta o lugar onde estão estacionadas as aeronaves a bordo das quais o trabalho é habitualmente efetuado.
- 65 Consequentemente, o conceito de «lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho» não pode ser equiparado a um qualquer conceito previsto noutro ato do direito da União.

No que diz respeito à tripulação de uma companhia aérea ou posta à disposição desta, o referido conceito não é equiparável ao conceito de «base [de afetação]», na aceção do Anexo III do Regulamento n.º 3922/91. Com efeito, o Regulamento Bruxelas I não se refere ao Regulamento n.º 3922/91 nem prossegue os mesmos objetivos, uma vez que este último tem em vista a harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no domínio da segurança da aviação civil.

A circunstância de o conceito de «lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho», na aceção do artigo 19.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento Bruxelas I, não poder ser equiparado ao conceito de «base [de afetação]», na aceção do Anexo III do Regulamento n.º 3922/91, não significa, como salientou o advogado-geral no n.º 115 das suas conclusões, que este último conceito seja desprovido de pertinência para determinar, em circunstâncias como as que estão em causa nos processos principais, o lugar a partir do qual o trabalhador exerce habitualmente o seu trabalho.

Mais especificamente, como resulta dos n.ºs 61 a 64 do presente acórdão, o Tribunal de Justiça já salientou a necessidade, na identificação desse lugar, de utilizar um método indiciário.

A este respeito, o conceito de «base [de afetação]» constitui um elemento suscetível de desempenhar um papel importante na identificação de indícios, recordados nos n.ºs 63 e 64 do presente acórdão, permitindo, em circunstâncias como as que estão em causa nos processos principais, determinar o lugar a partir do qual os trabalhadores efetuem habitualmente o seu trabalho e, por conseguinte, a competência do tribunal suscetível de vir a conhecer de um recurso interposto por eles, na aceção do artigo 19.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento Bruxelas I.

Com efeito, este conceito é definido no Anexo III do Regulamento n.º 3922/91, norma OPS 1.1095, como o lugar a partir do qual a tripulação inicia sistematicamente o seu dia de trabalho e aí o termina, organizando nesse local o seu trabalho diário e estabelecendo, na proximidade deste, durante o período das relações contratuais, a sua residência e no qual se mantém à disposição da transportadora aérea.

Segundo a norma OPS 1.1110 deste anexo, os períodos de repouso mínimo dos trabalhadores, como os dos recorrentes nos processos principais, diferem consoante esse tempo seja gozado fora da base ou no lugar da «base [de afetação]», na aceção do Anexo III do Regulamento n.º 3922/91.

Além disso, importa referir que esse lugar não é determinado nem de forma aleatória nem pelo trabalhador, mas, nos termos da norma OPS 1.1090, ponto 3.1., do referido anexo, pelo operador, para cada membro da tripulação.

Só na hipótese de, tendo em conta os elementos de facto de cada um dos casos em análise, os pedidos, como os que estão em causa nos processos principais, apresentarem vínculos mais estreitos com outro lugar de trabalho diferente do da «base [de afetação]» é que seria posta em causa a pertinência desta última para identificar o «lugar a partir do qual os trabalhadores habitualmente efetuem o seu trabalho» (v., neste sentido, acórdão de 27 de fevereiro de 2002, Weber, C-37/00, EU:C:2002:122, n.º 53, e, por analogia, acórdão de 12 de setembro de 2013, Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, n.º 38 e jurisprudência referida).

Além disso, a natureza autónoma do conceito de «lugar onde o trabalhador habitualmente efetua o seu trabalho» não seria posta em causa pela referência ao conceito de «base [de afetação]», na aceção desse regulamento, contida na redação do Regulamento n.º 883/2004, uma vez que este último regulamento e o Regulamento Bruxelas I prosseguem objetivos diferentes. Com efeito, enquanto o Regulamento Bruxelas I prossegue o objetivo mencionado no n.º 47 do presente acórdão, o Regulamento n.º 883/2004 tem por objetivo, como é referido no seu considerando 1, para além da livre circulação de pessoas, «contribuir para a melhoria do seu nível de vida e das suas condições de emprego».

Por outro lado, a consideração segundo a qual o conceito de lugar onde, ou a partir do qual, o trabalhador habitualmente efetua o seu trabalho, a que se refere o artigo 19.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento Bruxelas I, não é, como resulta do n.º 65 do presente acórdão, equiparável a qualquer outro conceito também vale no que se refere à «nacionalidade» das aeronaves, na aceção do artigo 17.º da Convenção de Chicago.

Assim, e contrariamente ao que a Ryanair e a Crewlink alegaram nas observações apresentadas, o Estado-Membro a partir do qual um membro da tripulação de uma companhia aérea ou posto à disposição desta efetua habitualmente o seu trabalho também não é equiparável ao território do Estado-Membro do qual as aeronaves dessa companhia aérea têm a nacionalidade, na aceção do artigo 17.º da Convenção de Chicago.

77 Tendo em conta as considerações precedentes, importa responder às questões submetidas que o artigo 19.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento Bruxelas I deve ser interpretado no sentido de que, no caso de uma ação intentada por um membro da tripulação de uma companhia aérea ou posto à disposição desta, e para determinar a competência do órgão jurisdicional chamado a pronunciar-se, o conceito de «lugar onde o trabalhador habitualmente efetua o seu trabalho», na aceção dessa disposição, não é equiparável ao conceito de «base [de afetação]», na aceção do Anexo III do Regulamento n.º 3922/91. O conceito de «base [de afetação]» constitui, no entanto, um indício significativo para determinar o «lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho».

Quanto às despesas

78 Revestindo o processo, quanto às partes nas causas principais, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Segunda Secção) declara:

O artigo 19.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, deve ser interpretado no sentido de que, no caso de uma ação intentada por um membro da tripulação de uma companhia aérea ou posto à disposição desta, e para determinar a competência do órgão jurisdicional chamado a pronunciar-se, o conceito de «lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho», na aceção desta disposição, não é equiparável ao conceito de «base [de afetação]», na aceção do Anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil, conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1899/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006. O conceito de «base [de afetação]» constitui, no entanto, um indício significativo para determinar o «lugar onde o trabalhador efetua habitualmente o seu trabalho».

Assinaturas

* Língua do processo: francês.