

Affaire C-28/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

21 janvier 2020

Juridiction de renvoi :

Attunda Tingsrätt (Suède)

Date de la décision de renvoi :

16 janvier 2020

Partie requérante :

Airhelp Ltd

Partie défenderesse :

Scandinavian Airlines System SAS

PROCÈS-VERBAL

16 janvier 2020

[OMISSIS]

PARTIES

Partie demanderesse

Airhelp Limited [OMISSIS]

[OMISSIS]

Partie défenderesse

Scandinavian Airlines System SAS [OMISSIS]

[OMISSIS]

OBJET

Demande introduite au titre du règlement (CE) n° 261/2004 [Or. 2]

ORDONNANCE

1. Le tingsrätt (tribunal de première instance) décide, en application de l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de saisir la Cour d'une demande de décision préjudicielle, que l'on trouvera en annexe à la présente ordonnance.

2. Il est sursis à statuer jusqu'à ce que la Cour ait rendu sa décision.

Motifs

Pour les motifs exposés dans la demande de décision préjudicielle figurant en annexe, le tingsrätt (tribunal de première instance) considère qu'il est nécessaire de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'une demande de décision préjudicielle afin de pouvoir statuer dans l'affaire au principal. Étant donné que la poursuite de l'examen de l'affaire au principal dépend de la décision de la Cour, il doit être sursis à statuer. [Or. 3]

TEXTE DE LA DEMANDE

Demande de décision préjudicielle présentée en application de l'article 267 TFUE

Introduction

% 參* □ 噪 □ 壘 □ 揀 □ 檫; 盪^ 稜H 踔* 較^ 吁 □ 壽 (□ 崑 L'Attunda tingsrätt (tribunal de première instance d'Attunda, Suède) est saisi d'un litige entre Airhelp Limited (ci-après « Airhelp ») et Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (ci-après « SAS ») portant sur un remboursement au sens du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (ci-après le « règlement n° 261/2004 »).

Les questions

% 參* □ 噪 □ 壘 □ 揀 □ 檫; 盪^ 稜H 踔* 較^ 吁 □ 壽 (□ 崑 Le tingsrätt (tribunal de première instance) pose les questions préjudicielles suivantes concernant l'interprétation du règlement n° 261/2004 :

- a) Une grève, suivie par les pilotes d'aéronefs employés par un transporteur aérien et indispensables pour la réalisation d'un vol, constitue-t-elle une

- « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, dans la mesure où la grève n'est pas lancée à la suite d'une mesure **[Or. 4]** qui a été décidée ou communiquée par le transporteur aérien, mais a été annoncée par des organisations de salariés à la suite d'un préavis et lancée licitement en conformité avec le droit national en tant qu'action collective visant à inciter ledit transporteur aérien à augmenter les salaires, à accorder des avantages ou à modifier les conditions d'emploi en vue de satisfaire aux demandes des organisations de salariés ?
- b) Le caractère raisonnable des demandes présentées par les organisations de salariés et, en particulier, le fait que l'augmentation des salaires demandée est nettement plus élevée que les augmentations des salaires généralement appliquées sur les marchés de travail nationaux pertinents, ont-ils une incidence sur la réponse à la première question ?
- c) Le fait que le transporteur aérien, dans l'intention d'éviter une grève, accepte une proposition de conciliation présentée par un organisme national chargé de la médiation des conflits collectifs, tandis que les organisations de salariés n'acceptent pas cette proposition, a-t-il une incidence sur la réponse à la première question ?

Le contexte de l'affaire

% 參* □ 噪 □ 壘 □ 揀 □ 檫; 溫^ 稜H 踔* 較^ 吁 □ 壽(□ 崑 Le voyageur SS a réservé une place sur un vol de Malmö à Stockholm avec SAS. Ce vol devait être réalisé le 29 avril 2019, mais a été annulé le même jour en raison d'une grève de pilotes de SAS en Norvège, en Suède et au Danemark, qui a débuté le 26 avril 2019 et s'est poursuivie jusqu'au 2 mai 2019. La grève des pilotes avait pour toile de fond la résiliation anticipée, par les organisations de salariés en Suède, en Norvège et au Danemark représentantes des pilotes de SAS, de la convention collective antérieure conclue avec SAS, qui aurait sinon expiré en 2020. Les négociations en vue d'une nouvelle convention étaient en cours depuis mars 2019. La grève des pilotes a duré sept jours. Du fait de celle-ci, SAS a annulé plus de 4 000 vols, ce qui a affecté environ 380 000 passagers.

% 參* □ 噪 □ 壘 □ 揀 □ 檫; 溫^ 稜H 踔* 較^ 吁 □ 壽(□ 崑 Le voyageur SS ne s'est pas vu offrir un réacheminement qui aurait limité le retard à moins de trois heures.

% 參* □ 噪 □ 壘 □ 揀 □ 檫; 溫^ 稜H 踔* 較^ 吁 □ 壽(□ 崑 Le voyageur a, en vertu d'un accord, cédé sa demande d'indemnisation à Airhelp pour le vol susmentionné. **[Or. 5]**

Résumé des arguments des parties

Airhelp

% 參* □ 噪 □ 壘 □ 揀 □ 檫; 盪^ 倭H 踔* 較^ 吁 □ 壽(□ 崑 Airhelp a demandé au tingsrätt (tribunal de première instance) d'ordonner à SAS de lui payer un montant total de 250 euros, augmenté des intérêts de retard [omissis] du 10 septembre 2019 jusqu'à ce que le paiement ait lieu.

% 參* □ 噪 □ 壘 □ 揀 □ 檫; 盪^ 倭H 踔* 較^ 吁 □ 壽(□ 崑 Au soutien de sa demande, Airhelp renvoie, en substance, à ce qui suit. Le voyageur SS a droit, en vertu du règlement n° 261/2004, à une indemnisation étant donné qu'il a été informé de l'annulation du vol moins de sept jours avant l'heure de départ prévue, et ne s'est pas vu offrir un réacheminement lui permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre sa destination finale moins de deux heures après l'heure d'arrivée prévue.

SAS

8. SAS a contesté la demande d'Airhelp. Au soutien de ses allégations, elle a fait valoir, à titre principal, ce qui suit. La grève des pilotes constitue une circonstance extraordinaire qui n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises et SAS n'est de ce fait pas tenue de verser l'indemnisation visée à l'article 5, paragraphe 3, et à l'article 7 du règlement n° 261/2004.
9. SAS a développé ses arguments dans l'affaire au principal selon le schéma qui suit.
10. L'un des points de désaccord dans les négociations portait sur l'exigence formulée par les organisations de salariés d'augmenter les salaires de 13 % sur trois ans, au lieu du droit prévu pour les pilotes par la convention collective antérieure à une augmentation des salaires de 6,5% sur trois ans. Un autre point de désaccord concernait les horaires de travail des pilotes. Les organisations de salariés exigeaient, notamment, une plus grande prévisibilité en matière de temps de travail. [Or. 6]
11. Le 25 avril 2019, le medlingsinstitutet (office national de médiation) suédois a présenté aux parties une « recommandation » (proposition de règlement amiable) en ce qui concerne la convention collective de la branche d'activité. La recommandation prévoyait, notamment, une hausse annuelle des salaires de 2,3 %. Le projet d'augmentation des salaires du médiateur était aligné sur ce qui est connu comme la « marque », à savoir le pourcentage d'évolution des salaires qui a été convenu par les industries exportatrices pour s'appliquer au marché du travail suédois. Les syndicats des pilotes réclamaient une évolution des salaires bien supérieure à la marque. Le modèle suédois du marché du travail part du principe que la marque est normative pour la fixation des salaires sur l'ensemble du marché suédois du travail. L'objectif est de maintenir la compétitivité suédoise et de stabiliser les négociations des conventions collectives.

12. SAS a approuvé la recommandation tandis que les organisations de salariés l'ont repoussée et, le 26 avril 2019, ces dernières ont engagé les actions collectives annoncées.
13. Ce conflit s'est poursuivi jusqu'au soir du 2 mai 2019, date à laquelle une nouvelle convention de trois ans a été conclue. La nouvelle convention collective couvre une période de trois ans jusqu'en 2022, et prévoit notamment que les salaires des pilotes augmenteront de 3,5 % en 2019, de 3 % en 2020 et de 4 % en 2021. Au total, les salaires augmenteront de 10,9 % sur trois ans.
14. La question de savoir si la grève des pilotes constitue une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, doit être examinée eu égard au point de savoir si la grève, par sa nature ou ses origines, n'est pas inhérente à l'exercice normal de l'activité de SAS et à sa maîtrise effective.
15. L'exercice normal de l'activité de SAS consiste à fournir des services de transport aérien. Une décision de grève simultanée de quatre organisations syndicales ne s'inscrit pas dans l'exercice normal de l'activité de SAS. Les grèves sont en soi très rares sur le marché du travail suédois et les grèves ne s'inscrivent pas dans la normalité des relations entre l'employeur et les travailleurs ou leurs centrales syndicales respectives. En outre, la grève des pilotes a été l'une des plus grandes grèves de l'industrie du transport aérien jamais enregistrée et rassemblait, en principe, l'ensemble [Or. 7] des pilotes de SAS. Cette dernière n'avait pas pu réorganiser ses activités de telle manière que les vols soient réalisés comme prévu. Par conséquent, la grève n'était pas inhérente à l'exercice normal des activités normales de SAS.
16. La licéité de la grève des pilotes interdisait à SAS d'enjoindre aux pilotes de reprendre le travail. SAS ne pouvait donc pas prendre de mesures pour inciter les pilotes à réaliser les vols. Par conséquent, la grève des pilotes échappait à la maîtrise effective de SAS.
17. Les conditions dans lesquelles la Cour a jugé, dans l'arrêt du 17 avril 2018, *Krüsemann e.a.* (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, ci-après l'« arrêt *Krüsemann* », EU:C:2018:258), qu'une grève sauvage est inhérente à l'exercice normal de l'activité d'un transporteur aérien (voir point 49), ne sont pas réunies en l'espèce.
18. La grève des pilotes n'était pas motivée par une mesure prise par SAS pouvant être considérée comme faisant partie des mesures normales de gestion de celle-ci. En définitive, la grève était une conséquence du fait que les associations de pilotes exigeaient des conditions de travail particulières et refusaient l'offre du médiateur, contrairement à SAS. Partant, la grève des pilotes n'était pas motivée par une mesure prise par SAS.
19. La grève des pilotes n'était pas une réponse spontanée du personnel à une mesure qui faisait partie des mesures normales de gestion de SAS. En revanche, l'appel à

la grève a été lancée simultanément par quatre syndicats de pilotes et elle a donc dans une large mesure été gérée par les syndicats et les représentants des salariés.

20. L'annulation du vol n'aurait pas non plus permis à SAS d'échapper à l'obligation d'indemnisation quand la grève a été déclenchée, étant donné que le vol doit être annulé au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue pour qu'il existe un motif d'exemption de l'obligation d'indemnisation [voir article 5, paragraphe 1, sous c), point i)]. Or, en droit suédois, une grève doit être précédée d'un préavis à déposer seulement une semaine à l'avance [omissis].
21. La grève des pilotes qui a affecté SAS et qui a causé l'annulation du vol constitue un événement qui, par sa nature et son origine, n'est pas inhérent à l'exercice [Or. 8] normal de l'activité de SAS et échappe à la maîtrise effective de cette dernière. Elle constitue donc une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

Airhelp

22. Airhelp a en substance répondu aux allégations de SAS comme suit.
23. La grève ne peut être considérée comme une « circonstance extraordinaire » qui prive SAS de sa responsabilité. La conclusion de conventions collectives s'inscrit dans le cours ordinaire des affaires d'une compagnie aérienne de transport et la compagnie aérienne peut, en règle générale, devoir se confronter à des litiges voire à des conflits avec son personnel au cours de ce type de négociations salariales collectives et récurrentes.
24. Il est prévu que d'une part, SAS et, d'autre part, les associations de pilotes suédoise [Svensk Pilotförening (SPF)], danoise (Dansk Pilotforening) et norvégienne (Norske SAS- Flygeres Förening) concluent une convention collective sur les salaires et les conditions générales d'emploi des commandants de bord et des copilotes, à savoir la « convention des pilotes ». Durant les négociations de la convention, les parties ont la possibilité de recourir à des actions collectives, telles que la grève ou le lock-out. La conclusion de la convention collective par les partenaires sociaux entraîne une trêve sociale obligatoire sur la période d'application de celle-ci. Cela signifie que les parties ne peuvent engager d'actions collectives durant cette période. La grève illicite, ou sauvage, est une grève menée durant la trêve sociale.
25. Des conflits entre SAS et différents groupes de personnel ont par le passé eu lieu, lesquels ont à plusieurs reprises débouché sur des actions collectives des salariés. Les conflits ont notamment porté sur les conditions de rémunération et sur l'amélioration des conditions de travail mais aussi sur le fait que les salariés souhaitent exercer une influence sur le lieu de travail. En particulier, il convient de signaler le conflit de la « crise SAS » de 2012, lors de laquelle SAS s'est trouvée au bord de la faillite. Des actionnaires majoritaires ayant conditionné des prêts supplémentaires à SAS à des obligations strictes en matière d'économies, les salariés de SAS avaient été contraints, en pleine période d'application de la

convention collective, d'accepter une baisse des salaires correspondant au travail effectué afin de ne pas perdre leur emploi. Il était prévu que les pilotes travaillent davantage et perdent un mois de salaire par an. **[Or. 9]**

26. La notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, est une exception qui doit être interprétée de manière restrictive. Il ressort de la jurisprudence de la Cour qu'un événement ne peut être considéré comme susceptible d'être qualifié de circonstance extraordinaire que s'il remplit deux critères. En premier lieu, cet événement ne doit pas être inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur. En second lieu, cet événement doit échapper à la maîtrise effective de l'entreprise, voir point 32 de l'arrêt Krüsemann.
27. Les négociations sur les salaires et sur les conditions de travail sous la menace de grèves sont habituelles et prévisibles pour l'ensemble des entreprises et relèvent de la maîtrise effective de celles-ci, du moins dans des États membres tels que le Danemark, la Norvège et la Suède. Une grève du propre personnel de la compagnie aérienne participe en principe à l'activité habituelle de la compagnie aérienne et donc à l'exercice normal de l'activité d'une compagnie aérienne. De telles grèves sont normalement une réponse à des questions qui relèvent de la maîtrise effective de la compagnie aérienne. Si la grève est engagée conformément à la législation nationale en matière de travail qui s'impose aux parties et qui implique, en outre, que le personnel et ses syndicats doivent l'avoir annoncée au transporteur aérien en déposant un préavis avant qu'elle débute, ce dernier peut étaler dans le temps et dans l'espace les décisions qu'il doit prendre pour échapper à l'obligation d'indemnisation, tendant par exemple à empêcher la grève annoncée ou au moins réduire au minimum les risques que comporte la mise en application de cette dernière.
28. En ce qui concerne SAS, il est évident que les décisions prises par SAS en 2012 sont une raison sous-jacente importante à la grève des pilotes de 2019, [car] elles ont entraîné, du fait des difficultés financières de la compagnie aérienne, une forte détérioration des rémunérations et des conditions de travail des pilotes. SAS s'est redressée économiquement en 2019, et, dès lors, il est absolument prévisible et raisonnable que les pilotes bénéficient d'augmentations de salaires et d'une amélioration de leurs conditions de travail à l'occasion des nouvelles négociations de la convention. Les pilotes ont considéré que le niveau de rémunération à SAS était inférieur au niveau du marché, tandis que SAS a estimé que les prétentions salariales des pilotes étaient excessives. Avec la nouvelle convention collective, le niveau de la rémunération augmentera donc de 10,5 % en 2021 par rapport à 2018. **[Or. 10]**
29. Compte tenu de ce qui précède, la grève mise en cause dans cette affaire est à la fois inhérente à l'exercice normal de l'activité de SAS et relève de la maîtrise effective de celle-ci, et ne peut, dès lors, être considérée comme une circonstance extraordinaire.

Droit de l'Union applicable

30. Le considérant 14 du règlement 261/2004 prévoit :

Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal, les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. De telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif.

31. L'article 5 du règlement 261/2004 dispose :

1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :

...

c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol :

i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou

ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou

iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

... [Or. 11]

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

32. L'article 7.1 du règlement 261/2004 dispose :

Droit à indemnisation

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

- a) 250 euros pour tous les vols de 1500 kilomètres ou moins ;
- b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1500 à 3500 kilomètres ;
- c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation.

8 L'article 28 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne dispose :

Droit de négociation et d'actions collectives

Les travailleurs et les employeurs, ou leurs organisations respectives, ont, conformément au droit de l'Union et aux législations et pratiques nationales, le droit de négocier et de conclure des conventions collectives aux niveaux appropriés et de recourir, en cas de conflits d'intérêts, à des actions collectives pour la défense de leurs intérêts, y compris la grève.

% 參 * □ 噪 □ 壘 □ 揀 □ 檫 ; 溫 ^ 痿 H 踭 * 較 ^ 吁 □ 壽 (□ 貴 L' article 151 TFUE dispose :

L'Union et les États membres, conscients des droits sociaux fondamentaux, tels que ceux énoncés dans la Charte sociale européenne signée à Turin le 18 octobre 1961 et dans la Charte communautaire des droits sociaux fondamentaux des travailleurs de 1989, ont pour objectifs la promotion de l'emploi, l'amélioration des conditions de vie et de travail, [Or. 12] permettant leur égalisation dans le progrès, une protection sociale adéquate, le dialogue social, le développement des ressources humaines permettant un niveau d'emploi élevé et durable et la lutte contre les exclusions.

À cette fin, l'Union et les États membres mettent en œuvre des mesures qui tiennent compte de la diversité des pratiques nationales, en particulier dans le domaine des relations conventionnelles, ainsi que de la nécessité de maintenir la compétitivité de l'économie de l'Union.

Ils estiment qu'une telle évolution résultera tant du fonctionnement du marché intérieur, qui favorisera l'harmonisation des systèmes sociaux, que des procédures prévues par les traités et du rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives.

L'article 6 de la charte sociale européenne, [signée à Turin] le 18 octobre 1961, dispose :

Tous les travailleurs et employeurs ont le droit de négocier collectivement.

Cadre juridique national applicable

35. L'article 45 de la lagen (1976 :580) om medbestämmande i arbetslivet (la loi n° 580 de 1976 sur la participation des salariés aux décisions négociées), énonce notamment :

Lorsqu'une organisation patronale, un patron ou une organisation de salariés se propose d'engager une action collective ou d'étendre le champ d'application d'une action en cours, ils doivent en avertir la partie adverse et l'Institut de la médiation par écrit moyennant un préavis d'au moins sept jours ouvrables. Par « jour ouvrable », l'on désigne chaque jour à l'exception du samedi, du dimanche et des jours fériés, ainsi que la veille de la Saint-Jean, la veille de Noël et le 31 décembre. Le délai est calculé à partir du moment de la journée où l'action collective démarre *. [Or. 13]

La nécessité d'une décision préjudicielle

- 10 La notion de « circonstances extraordinaires » n'est pas définie dans le règlement n° 261/2004. Le considérant 14 du préambule du règlement prévoit cependant que les circonstances extraordinaires peuvent se produire, en particulier, en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif. La Cour a jugé que la liste énoncée au considérant 14 du préambule est indicative et n'implique pas que les situations visées entraînent automatiquement l'existence de circonstances extraordinaires (arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 22).

% 參* □ 噪 □ 壘 □ 揀 □ 檫; 溫 ^ 蔭 H 踏 * 較 ^ 吁 □ 壽 (□ 崑 La Cour, dans un certain nombre d'affaires, a interprété la notion de « circonstances extraordinaires » figurant à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 [voir arrêts du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716), du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303), du 17 septembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), du 4 octobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), et du 17 avril 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, EU:C:2018:258)]. La Cour a ainsi jugé que la notion de « circonstances extraordinaires » doit être interprétée en ce sens qu'elle désigne les événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à la maîtrise effective de celui-ci (Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 22).

* Ndt : traduction libre.

38. La principale question soulevée dans cette affaire porte sur l'interprétation à donner à la notion de « circonstance extraordinaire » visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 dans le cas d'une grève qui été annoncée par des organisations de salariés à la suite d'un préavis et lancée licitement. Cette question n'a pas été abordée précédemment par la Cour. Il est constant entre les parties à l'affaire que la responsabilité de SAS sera engagée si la grève des pilotes ne constitue pas une circonstance extraordinaire. En revanche, si la grève des pilotes constitue une circonstance extraordinaire, les parties s'accordent pour dire que la responsabilité de SAS ne sera pas engagée. Les problématiques en jeu dans l'affaire portent donc sur l'interprétation des règles de droit de l'Union et cette interprétation est nécessaire afin de statuer sur le litige. **[Or. 14]**

Le tingsrätt (tribunal de première instance) comprend qu'il n'existe actuellement pas de jurisprudence qui pourrait s'appliquer à l'affaire au principal. Il existe également un intérêt général à ce que le droit de l'Union fasse l'objet d'une interprétation uniforme en ce qui concerne ces questions.

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL