

Cauza C-28/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

21 ianuarie 2020

Instanța de trimitere:

Attunda Tingsrätt (Suedia)

Data deciziei de trimitere:

16 ianuarie 2020

Reclamantă:

Airhelp Ltd

Pârâtă:

Scandinavian Airlines System SAS

[*omissis*]

PROCES VERBAL

16.01.2020

[*omissis*]

PĂRȚILE

Reclamantă

Airhelp Limited [*omissis*]

[*omissis*]

Intimată

Scandinavian Airlines System SAS [*omissis*]

[*omissis*]

OBIECTUL CAUZEI

Cerere care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 261/2004

[OR 2]

ORDONANȚĂ

1. Tingsrätten (Tribunalul de Primă Instanță) hotărăște să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene o cerere de decizie preliminară în temeiul articolului 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, aflată în anexa la prezenta ordonanță [*omissis*].

2. Judecarea cauzei se suspendă până la pronunțarea hotărârii Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Motivare

Pentru motivele expuse în cererea de decizie preliminară anexată la prezenta ordonanță, Tingsrätten (Tribunalul de Primă Instanță) consideră că, pentru a putea pronunța o hotărâre în cauză, este necesară o decizie preliminară din partea Curții de Justiție a Uniunii Europene. Întrucât judecarea în continuare a cauzei depinde de decizia Curții de Justiție a Uniunii Europene, procedura se suspendă.

[*omissis*]

[OR 3]

SCRISOARE

[*omissis*]

Cerere de decizie preliminară întemeiată pe dispozițiile articolului 267 TFUE

Introducere

1. Pe rolul Attunda Tingsrätt (Tribunalul de Primă Instanță din Attunda, denumit în continuare „instanța de trimitere”) se află un litigiu între Airhelp Limited (denumită în continuare „Airhelp”) și Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (denumită în continuare „SAS”) cu privire la interpretarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (denumit în continuare „regulamentul”).

Întrebările preliminare

2. Instanța de trimitere solicită pronunțarea unei decizii preliminare cu privire la următoarele întrebări referitoare la interpretarea regulamentului:
 - (a) O grevă a piloților de aeronave care sunt angajați de un operator de transport aerian și care sunt necesari în vederea efectuării unui zbor constituie o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care greva nu este declanșată ca urmare a unei măsuri **[OR 4]** luate sau comunicate de operatorul de transport aerian, ci a fost anunțată printr-un preaviz și este declanșată în mod legal în conformitate cu dreptul național de organizațiile de lucrători sub formă de acțiune colectivă care urmărește să determine operatorul de transport aerian menționat să majoreze salariile, să acorde avantaje sau să modifice condițiile de muncă pentru a răspunde cererilor organizațiilor de lucrători?
 - (b) Ce semnificație trebuie acordată, dacă este cazul, caracterului rezonabil al cererilor organizațiilor de lucrători și, în special, faptului că majorarea salariului solicitată este semnificativ mai mare decât majorările salariale care se aplică în general pe piețele muncii naționale relevante?
 - (c) Ce semnificație trebuie acordată, dacă este cazul, faptului că operatorul de transport aerian acceptă, pentru a evita o grevă, o propunere de conciliere din partea unui organism național responsabil cu medierea conflictelor colective, însă organizațiile de lucrători nu acceptă această propunere?

Context

3. Pasagerul SS (denumit în continuare „SS”) a rezervat un zbor la SAS de la Malmö la Stockholm. Zborul era prevăzut pentru 29 aprilie 2019, însă a fost anulat în aceeași zi ca urmare a unei greve a piloților SAS în Norvegia, Suedia și Danemarca, care începuse la 26 aprilie 2019 și a continuat până la 2 mai 2019. Contextul în care s-a desfășurat greva piloților l-a constituit faptul că organizațiile de lucrători din Suedia, Norvegia și Danemarca care reprezentau piloții SAS reziliaseră vechiul contract colectiv de muncă încheiat cu SAS înainte de expirarea acestuia, care, în caz contrar, ar fi continuat să își producă efectele până în 2020. Negocierile pentru încheierea unui nou contract se derulau din luna martie 2019. Greva piloților a durat șapte zile. Ca urmare a acestei greve, SAS a anulat peste 4 000 de zboruri, anulare care a afectat aproximativ 380 000 de pasageri.
4. Lui SS nu i s-a propus o redirecționare, care ar fi condus la o întârziere de mai puțin de trei ore.
5. Airhelp, în temeiul unui contract, a preluat dreptul la compensație al lui AD, drept izvorât din zborul mai sus-menționat. **[OR 5]**

Rezumatul argumentelor părților

Airhelp

6. Airhelp a solicitat instanței de trimitere să oblige SAS la plata cuantumului principal de 250 EUR și a dobânzilor moratorii [...] calculate începând de la 10 septembrie 2019 până la data plății.
7. În susținerea acțiunii formulate, Airhelp a arătat, în esență, următoarele: în măsura în care SS a fost informat despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și nu i s-a oferit o redirecționare care să îi permită să plece cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația sa finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută, acesta, în conformitate cu dispozițiile regulamentului, beneficiază de un drept la compensație.

SAS

8. SAS a contestat cererile Airhelp. În susținerea poziției sale, SAS a arătat, în esență, următoarele: greva piloților constituie o împrejurare excepțională care nu a putut fi evitată în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate și, prin urmare, SAS nu este obligată să plătească o compensație în temeiul articolului 5 alineatul (3) și al articolului 7 din regulament.
9. SAS și-a fundamentat argumentația în litigiul principal după cum urmează.
10. Unul dintre aspectele litigioase ale acestor negocieri l-a constituit solicitarea din partea organizațiilor de lucrători a unei creșteri salariale de 13 % pe durata a trei ani, care poate fi comparată cu contractul colectiv de muncă anterior care dădea piloților dreptul la o creștere salarială de 6,5 % pe durata a trei ani. Un alt aspect litigios a vizat programul de lucru al piloților. Organizațiile de lucrători au solicitat, printre altele, un grad mai mare de predictibilitate în ceea ce privește programul de lucru. **[OR 6]**
11. La 25 aprilie 2019, Svenska medlingsinstitutet (Oficiul național de mediere din Suedia) a adresat părților o „cerere” (propunere de acord amiabil) referitoare la contractul colectiv de muncă principal. Această cerere conținea, printre altele, dispoziții care prevedeau o majorare anuală a salariului cu 2,3 %. Propunerea de majorare formulată de mediator se situa în ceea ce se numește grilă, adică în procentul de creștere salarială pe care industria exportatoare a convenit să îl aplice pe piața muncii din Suedia. Sindicatul piloților a solicitat o creștere salarială net superioară acestei grile. Punctul de plecare, potrivit modelului suedez al pieței muncii, îl constituie prezumția că această grilă are un caracter normativ în stabilirea salariilor pentru întreaga piață a muncii din Suedia. Scopul acesteia îl reprezintă menținerea competitivității suedeze și crearea unei stabilități în negocierile pentru încheierea contractelor colective de muncă.

12. În timp ce SAS a dat curs acestei cereri, organizațiile de lucrători au răspuns negativ propunerii și, la 26 aprilie 2019, organizațiile de lucrători au inițiat acțiunea colectivă care a făcut obiectul unui preaviz.
13. Litigiul a continuat până în seara zilei de 2 mai 2019, moment la care a fost încheiat un nou contract colectiv pe o durată de trei ani. Noul contract colectiv de muncă acoperă o perioadă de trei ani până în 2022 și presupune, printre altele, faptul că piloții beneficiază de creșteri salariale de 3,5 % în 2019, de 3 % în 2020 și de 4 % în 2021. Majorarea salarială totală ajunge la o valoare de 10,9 %, pe durata a trei ani.
14. Examinarea chestiunii dacă greva piloților constituie o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament trebuie să pornească de la întrebarea dacă greva, prin natura sau originea sa, nu este inerentă exercitării normale a activității SAS și se află în afara controlului efectiv al acesteia.
15. Activitatea normală a SAS o constituie efectuarea de servicii de transport aerian. Decizia luată de patru sindicate de a declanșa simultan o grevă nu face parte din activitățile normale ale SAS. Grevele în sine au loc foarte rar pe piața muncii din Suedia și acestea nu se circumscriu relației firești dintre angajatori și salariați sau organizațiile profesionale ale acestora. Mai mult, greva piloților a fost una dintre cele mai mari greve declanșate vreodată în industria transportului aerian, practic implicându-i pe toți [OR 7] piloții SAS. SAS nu a fost în măsură să își organizeze activitatea astfel încât zborurile să poată fi operate așa cum erau planificate. Prin urmare, greva piloților nu a fost inerentă exercitării normale a activităților SAS.
16. Caracterul legal al grevei piloților implică faptul că SAS nu avea dreptul de a le ordona piloților să lucreze. În consecință, SAS nu a putut lua nicio măsură pentru a-i determina pe piloți să opereze zborurile. Greva piloților s-ar fi aflat, așadar, în afara controlului efectiv al SAS.
17. Împrejurările în care Curtea de Justiție a Uniunii Europene, în Hotărârea Krusemann și alții, C-195/17, a constatat că o grevă spontană era inerentă exercitării normale a activității operatorului de transport aerian (a se vedea punctul 49) nu se regăsesc în acest caz.
18. Greva piloților nu a fost declanșată de vreo măsură adoptată de SAS care să poată fi considerată ca făcând parte din administrarea normală a activității SAS. În cele din urmă, greva a reprezentat consecința faptului că asociațiile piloților solicitaseră condiții de muncă specifice și nu acceptaseră oferta din partea mediatorului, ceea ce, totuși, SAS făcuse deja. Așadar, greva piloților nu a fost declanșată de vreo măsură luată de SAS.
19. Greva piloților nu a fost o reacție spontană a personalului la o măsură care să fi făcut parte din administrarea normală a activității SAS. Dimpotrivă, greva piloților a fost declanșată de patru organizații sindicale ale piloților și, prin urmare, a fost influențată într-o foarte mare măsură de sindicate și de reprezentanții lucrătorilor.

20. Mai mult, SAS nu putea să evite obligația de compensare prin anularea zborului odată cu declanșarea grevei, din moment ce zborul trebuie să fie anulat cu cel puțin două săptămâni înainte de plecarea prevăzută pentru ca obligația de compensare prevăzută de regulament să nu subziste [a se vedea articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i)]. Însă, în conformitate cu legea suedeză, o grevă trebuie anunțată cu numai o săptămână înainte de declanșare.
21. Greva piloților care a afectat SAS și care a provocat anularea zborului constituie un eveniment care, prin natura și prin originea sa, nu este inerent exercitării normale a activității SAS **[OR 8]** și se află în afara controlului efectiv al acesteia. Prin urmare, ea constituie o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament.

Airhelp

22. Airhelp a răspuns în principal la obiecțiile formulate de SAS după cum urmează.
23. Greva nu poate fi considerată o „împrejurare excepțională” care să exonereze SAS de obligația de compensare. Încheierea unor contracte colective de muncă se înscrie în cadrul activităților obișnuite ale unei companii aeriene, iar acesta poate să se confrunte, în general, cu litigii sau chiar cu conflicte de muncă cu personalul propriu, declanșate în legătură cu acest tip de negociere colectivă și recurentă a nivelului salarial.
24. În relația dintre SAS, pe de o parte, și asociațiile de piloți suedeze [Svensk Pilotförening (SPF)], daneză (Dansk Pilotforening) și norvegiană (Norske SAS-Flygeres Förening), pe de altă parte, se aplică contracte colective de muncă cu privire la nivelul salarial și la condițiile generale de muncă, care se aplică piloților comandanți și piloților secunzi pe zborurile SAS, așa-numitul acord colectiv pentru piloți. Pe parcursul negocierii unor astfel de contracte, părțile au posibilitatea să recurgă la acțiuni colective precum greve sau oprirea activității întreprinderii. În cazul în care partenerii sociali ajung să încheie un contract colectiv de muncă, se instituie un interval de pace socială obligatorie pe durata valabilității acordului. Acesta presupune faptul că părțile nu pot întreprinde acțiuni colective în perioada respectivă. O grevă ilegală sau o grevă spontană reprezintă o grevă declanșată în interiorul intervalului de pace socială obligatorie.
25. Au existat în trecut conflicte de muncă între SAS și diferite grupuri ale membrilor personalului care, în mai multe rânduri, au condus la declanșarea de acțiuni colective din partea lucrătorilor. Conflictele s-au declanșat uneori pe tema condițiilor de remunerare și îmbunătățirii condițiilor de muncă, însă și ca urmare a dorinței lucrătorilor de a-și exercita propria influență asupra locului de muncă. Un conflict care trebuie subliniat în mod special îl reprezintă așa numita „criză SAS” din anul 2012, moment în care SAS s-a aflat în pragul falimentului. SAS fusese obligată de acționarii majoritari să se supună unor cerințe stricte de reducere a cheltuielilor, ca o condiție pentru ca aceștia să continue să o crediteze, ceea ce a condus la situația în care angajații SAS au fost constrânși pe parcursul derulării

contractului colectiv de muncă aflat în vigoare la momentul respectiv să accepte reducerea salariilor pentru munca prestată pentru a nu își pierde locurile de muncă. Piloții urmau să lucreze suplimentar și să piardă anual echivalentul salarizării pe o lună. **[OR 9]**

26. Noțiunea „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament, constituie o excepție care trebuie interpretată în mod restrictiv. Reiese din jurisprudența Curții că numai un eveniment care îndeplinește două criterii poate fi considerat ca reprezentând împrejurări excepționale. În primul rând, evenimentul nu poate fi inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian. În al doilea rând, evenimentul trebuie să se afle în afara controlului efectiv al întreprinderii (a se vedea punctul 32 din Hotărârea Krusemann și alții, C-195/17).
27. Negocierile privind condițiile de remunerare și de muncă, derulate sub amenințarea unei greve, cel puțin în state membre precum Danemarca, Norvegia și Suedia, sunt obișnuite și au caracter previzibil pentru toate întreprinderile și se află sub controlul acestora. O grevă a personalului propriu al companiei aeriene participă în principiu la activitatea normală a companiei aeriene și, prin urmare, este inerentă exercitării normale a activităților acesteia. Astfel de greve sunt în mod normal o reacție la chestiuni care se află sub controlul efectiv al companiei aeriene. În cazul în care greva are loc în conformitate cu dispozițiile de drept național al muncii aplicabile părților, ceea ce implică, de altfel, faptul că personalul și organizațiile sindicale în care este constituit acesta au informat în prealabil operatorul de transport aerian cu privire la declanșarea grevei, operatorul de transport aerian are timp să ia deciziile necesare pentru a evita obligația de compensare, de exemplu, luând măsuri de prevenire a grevei anunțate sau măcar de reducere a riscului ca aceasta să aibă loc.
28. Cu privire la SAS, este evident că o cauză importantă care stă la baza grevei piloților din 2019 o reprezintă decizia adoptată de SAS în 2012, care a determinat reduceri drastice ale salarizării și condițiilor de muncă pentru piloți din cauza dificultăților financiare întâmpinate de compania aeriană. SAS a reușit să se refacă din punct de vedere economic în 2019, astfel încât este absolut previzibil și rezonabil ca, în contextul unor noi negocieri contractuale, piloții să beneficieze de salarii mai ridicate și de condiții de muncă mai bune. Piloții au considerat că nivelul remunerației oferite de SAS era inferior nivelului pieței, în timp ce SAS a considerat cererile salariale ale piloților ca fiind nerezonabil de ridicate. În consecință, în temeiul noului contract colectiv de muncă, nivelul remunerației va fi, în 2021, cu 10,5 % mai mare față de cel din 2018. **[OR 10]**
29. Având în vedere cele de mai sus, greva personalului la care face referire prezenta cauză este atât inerentă exercitării normale a activităților SAS cât și aflată sub controlul acesteia din urmă și, prin urmare, nu poate fi considerată o împrejurare excepțională.

Dispozițiile relevante de drept al Uniunii Europene

30. În considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004 se arată următoarele:

„În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului efectiv de transport aerian.”

31. Potrivit articolului 5 din Regulamentul nr. 261/2004:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasageri[i] în cauză trebuie:

[*omissis*]

(c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [situației] în care intervine oricare din următoarele:

(i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;

(ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cu cel mult două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;

(iii) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.”

[*omissis*] **[OR 11]**

(3) Operatorul efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7, în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.”

32. Articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

„Dreptul la compensație

(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

- (a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1500 kilometri sau mai puțin;
- (b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1500 și 3500 kilometri;
- (c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.”

33. Articolul 28 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene are următorul cuprins:

„Dreptul de negociere și de acțiune colectivă

Lucrătorii și angajatorii sau organizațiile lor au dreptul, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu legislațiile și practicile naționale, de a negocia și de a încheia convenții colective la nivelurile corespunzătoare și de a recurge, în caz de conflicte de interese, la acțiuni colective pentru apărarea intereselor lor, inclusiv la grevă.”

34. Potrivit articolului 151 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene:

„Uniunea și statele membre, conștiente de drepturile sociale fundamentale precum cele enunțate în Carta socială europeană semnată la Torino la 18 octombrie 1961 și în Carta comunitară a drepturilor sociale fundamentale ale lucrătorilor adoptată în 1989, au ca obiective promovarea ocupării forței de muncă, îmbunătățirea condițiilor de trai și de muncă, [OR 12] permițând armonizarea acestora în condiții de progres, o protecție socială adecvată, dialogul social, dezvoltarea resurselor umane care să permită un nivel ridicat și durabil al ocupării forței de muncă și combaterea excluziunii.

În acest scop, Uniunea și statele membre pun în aplicare măsuri care țin seama de diversitatea practicilor naționale, în special în domeniul relațiilor convenționale, precum și de necesitatea de a menține competitivitatea economiei Uniunii.

Acestea apreciază că o asemenea evoluție va rezulta atât din funcționarea pieței interne, care va favoriza armonizarea sistemelor sociale, cât și din procedurile prevăzute de tratate și din apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative.”

Articolul 6 din Carta socială europeană din 18 octombrie 1961 prevede:

„Toți lucrătorii și patronii au dreptul de a negocia colectiv.”

Legislația națională relevantă

35. Articolul 45 din Lag (1976: 580) om medbestämmande i arbetslivet (Legea privind participarea salariaților la deciziile negociate) prevede printre altele:

„În cazul în care o organizație patronală, un angajator sau o organizație de lucrători intenționează să desfășoare o acțiune colectivă sau să prelungească o acțiune colectivă aflată în curs de desfășurare, aceasta are obligația de a informa în scris cealaltă parte din litigiu și Biroul de mediere în prealabil cu minimum șapte zile lucrătoare. Zilele lucrătoare sunt considerate toate zilele săptămânii, cu excepția zilei de sâmbătă, a zilei de duminică, a oricărei alte sărbători legale, a solstițiului de vară, a Ajunului Crăciunului și a Ajunului Anului Nou. Termenul se calculează prin raportare la ora începerii acțiunii colective.” [OR 13]

Necesitatea pronunțării unei decizii preliminare

36. În Regulamentul nr. 261/2004 nu figurează nicio definiție a noțiunii „împrejurări excepționale”. În considerentul (14) al regulamentului, însă, se precizează că împrejurări excepționale pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului efectiv de transport aerian. Curtea a constatat că enumerarea care figurează în considerentul (14) al acestui regulament este orientativă și nu presupune în mod automat existența unor împrejurări excepționale în situațiile menționate (Hotărârea Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 22).
37. Curtea a interpretat noțiunea „împrejurări excepționale” care figurează la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 în mai multe cauze (a se vedea Hotărârea Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716; Hotărârea Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771; Hotărârea Eglītis și Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303; Hotărârea van der Lans, C-257/14, EU:C:2012:604; Hotărârea Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2015:618; Hotărârea Finnair, C-22/11, EU:C:2017:342; precum și Hotărârea Krusemann și alții, C-195/17, EU:C:2018:258). În această privință, Curtea a statuat că noțiunea „împrejurări excepționale” trebuie interpretată ca incluzând evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia (Hotărârea Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 22).
38. Principala întrebare care se ridică în prezenta cauză este cum trebuie interpretată noțiunea „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulamentul menționat, în cazul unei greve care a fost anunțată printr-un preaviz și care este declanșată în mod legal de organizațiile de lucrători. Această întrebare nu a fost examinată anterior de Curte. Părțile din procedură sunt de acord cu privire la faptul că SAS are obligația de a plăti o compensație în situația în care greva piloților nu constituie o împrejurare excepțională. În schimb, dacă greva

piloților constituie într-adevăr o împrejurare excepțională, părțile sunt de acord că SAS nu datorează plata unei compensații. Aspectele litigioase aflate în discuție în procedura principală privesc, așadar, interpretarea unor norme de drept al Uniunii iar această interpretare este necesară pentru soluționarea acestui litigiu. **[OR 14]**

Potrivit instanței de trimitere, nu există o jurisprudență care să se poată aplica prezentului litigiu. De asemenea, există un interes legat de interpretarea uniformă a dreptului Uniunii cu privire la aceste chestiuni.

[*omissis*]

DOCUMENT DE LUCRU