

Vec C-28/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

21. január 2020

Vnútroštátny súd:

Attunda Tingsrätt

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

16. január 2020

Žalobkyňa:

Airhelp Ltd

Žalovaná:

Scandinavian Airlines System SAS

PRACOVNÝ DOKUMENT

[omissis]

ZÁPISNICA

16. 1. 2020

[omissis]

ÚČASTNÍCI KONANIA

Žalobkyňa

Airhelp Limited [omissis]

[omissis]

Žalovaná

Scandinavian Airlines System SAS [omissis]

[omissis]

PREDMET KONANIA

Nárok podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 [omissis]

ROZHODNUTIE

1. Tingsrätten (okresný súd) na základe článku 267 Zmluvy o fungovaní Európskej únie rozhodol o predložení návrhu na začatie prejudiciálneho konania Súdneho dvoru Európskej únie v súlade s priloženým listom [omissis]
2. Konanie sa prerušuje až do rozhodnutia Súdneho dvora.

Odôvodnenie

Z dôvodov uvedených v priloženom návrhu na začatie prejudiciálneho konania Tingsrätten (okresný súd) považuje na vydanie rozsudku vo veci za potrebné, aby Súdny dvor Európskej únie rozhodol v prejudiciálnom konaní. Keďže ďalšie pokračovanie konania závisí od rozhodnutia Súdneho dvora, konanie sa prerušuje.

[omissis]

LIST

[omissis]

Návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ

Úvod

1. Attunda Tingsrätt (Okresný súd Attunda, Švédsko; ďalej len „vnútroštátny súd“) prejednáva spor medzi spoločnosťami Airhelp Limited (ďalej len „Airhelp“) a Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (ďalej len „SAS“), ktorý sa týka výkladu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (ďalej len „nariadenie“).

Otázky

2. Vnútroštátny súd kladie tieto prejudiciálne otázky týkajúce sa výkladu nariadenia.
 - a) Predstavuje štrajk pilotov, ktorých zamestnáva letecký dopravca a ktorí sú nevyhnutní na prevádzku letu, „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, pokiaľ sa štrajk neuskutočnil v súvislosti s opatrením, o ktorom rozhodol alebo ktoré ohlásil letecký dopravca, ale bol ohlásený a v súlade so zákonom ho vyhlásili zamestnanecké organizácie ako protestnú akciu, ktorou chceli leteckého dopravcu prinútiť zvýšiť im mzdy, poskytnúť výhody alebo zmeniť podmienky zamestnania, a tým splniť ich požiadavky?
 - b) Aký význam, ak vôbec nejaký, má to, či sú požiadavky zamestnaneckých organizácií primerané, a najmä skutočnosť, že požadovaný nárast miezd je výrazne vyšší než zvýšenie miezd, ktoré sa vo všeobecnosti uplatňuje na dotknutom vnútroštátnom trhu práce?
 - c) Aký význam, ak vôbec nejaký, má to, že letecký dopravca s cieľom zabrániť štrajku prijme návrh na urovanenie od vnútroštátneho orgánu zodpovedného za mediáciu v oblasti pracovnoprávných sporov, zamestnanecké organizácie ho však neprijmú?

Skutkový stav

3. Cestujúci SS (ďalej len „SS“) si rezervoval let spoločnosti SAS z Malmö do Štokholmu. Odlet bol plánovaný na 29. apríla 2019, let bol však v ten deň zrušený v dôsledku štrajku pilotov spoločnosti SAS v Nórsku, Švédsku a Dánsku, ktorý sa začal 26. apríla 2019 a trval do 2. mája 2019. Dôvodom štrajku pilotov bolo to, že zamestnanecké organizácie v Švédsku, Nórsku a Dánsku, ktoré zastupovali pilotov spoločnosti SAS, predčasne vypovedali predchádzajúcu kolektívnu zmluvu so spoločnosťou SAS, ktorá by inak platila až do roku 2020. Rokovania

o novej zmluve prebiehali od marca 2019. Štrajk pilotov trval sedem dní. Spoločnosť SAS zrušila v dôsledku štrajku viac ako 4 000 letov, čo sa dotklo približne 380 000 cestujúcich.

4. Cestujúcemu SS nebolo ponúknuté presmerovanie letu, v dôsledku čoho by bolo meškание kratšie ako tri hodiny.
5. Spoločnosti Airhelp bol zmluvou postúpený nárok cestujúceho SS na náhradu vyplývajúci z vyššie uvedeného letu.

Zhrnutie tvrdení účastníkov konania

Airhelp

6. Airhelp tvrdí, že vnútroštátny súd by mal spoločnosť SAS zaviazat' na zaplataenie istiny 250 eur a úrokov z omeškania [omissis] od 10. septembra 2019 do dátumu úhrady.
7. Airhelp na podporu svojej žaloby v podstate tvrdí toto. Keďže SS bol o zrušení letu informovaný menej ako sedem dní pred plánovaným časom odletu a nebolo mu ponúknuté presmerovanie letu, vďaka ktorému by odletel najviac hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahol cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu, má podľa nariadenia nárok na náhradu.

SAS

8. SAS spochybňuje tvrdenia spoločnosti Airhelp. Na podporu svojich námietok SAS tvrdí v podstate toto. Štrajk pilotov predstavuje mimoriadnu okolnosť, ktorej sa nedalo zabrániť ani vtedy, keby boli prijaté všetky primerané opatrenia, a preto SAS nie je povinná vyplatiť náhradu podľa článku 5 ods. 3 a článku 7 nariadenia.
9. SAS podložila svoje tvrdenie v spore vo veci samej týmito skutočnosťami.
10. Jedným zo sporných bodov v rokovaníach bola požiadavka zamestnaneckých organizácií na zvýšenie miezd o 13 % počas troch rokov, pričom predchádzajúca kolektívna zmluva upravovala nárast miezd pilotov o 6,5 % v priebehu troch rokov. Ďalším sporným bodom bol pracovný čas pilotov. Zamestnanecké organizácie požadovali okrem iného väčšiu predvídateľnosť pracovného času.
11. Dňa 25. apríla 2019 Svenska medlingsinstitutet (Švédsky národný úrad pre mediáciu) predložil stranám v súvislosti s ústrednou kolektívnou zmluvou „žiadost'“ (návrh na urovnánie). Žiadost' okrem iného obsahovala ustanovenia, podľa ktorých mali platy ročne narásť o 2,3 %. Mediátor navrhol zvýšenie platov v rámci tzv. pásma, t. j. percentného nárastu miezd, ktorého uplatnenie na švédsky pracovný trh dohodol vývozný priemysel. Odbory združujúce pilotov požadovali zvýšenie miezd, ktoré výrazne prekračuje toto pásmo. V rámci modelu švédskeho trhu práce je východiskom to, že pásmo má byť normatívne na určovanie miezd

pre celý švédsky trh práce. Cieľom je udržanie konkurencieschopnosti Švédska a zachovanie stability v rokovaní o kolektívnej zmluve.

12. SAS so žiadosťou súhlasila, zatiaľ čo odpoveď zamestnaneckých organizácií bola negatívna, a 26. apríla 2019 zamestnanecké organizácie začali protestnú akciu, ktorú vopred ohlásili.
13. Spor trval do večera 2. mája 2019, keď bola uzavretá nová trojročná zmluva. Nová kolektívna zmluva sa vzťahuje na trojročné obdobie do roku 2022 a okrem iného stanovuje, že mzdy pilotov sa zvýšia o 3,5 % v roku 2019, o 3 % v roku 2020 a o 4 % v roku 2021. Celkový nárast miezd dosahuje 10,9 % v priebehu troch rokov.
14. Skúmanie otázky, či štrajk pilotov predstavuje mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia, musí vychádzať z toho, či štrajk svojou povahou alebo pôvodom nesúvisí s bežným výkonom činnosti spoločnosti SAS a vymyká sa jej účinnej kontrole.
15. Bežnou činnosťou spoločnosti SAS je prevádzkovanie leteckých činností. Rozhodnutie štyroch odborových organizácií uskutočniť súbežný štrajk nie je súčasťou bežnej činnosti spoločnosti SAS. Samotné štrajky sú na švédskom trhu práce veľmi neobvyklé a nie sú súčasťou bežných vzťahov medzi zamestnávateľom a zamestnancom alebo ich príslušnými odvetvovými organizáciami. Štrajk pilotov bol navyše jedným z najrozsiahlejších štrajkov v histórii leteckého priemyslu a zapojili sa doň v podstate všetci piloti spoločnosti SAS. SAS nebola schopná zorganizovať svoju činnosť tak, aby sa mohli lety uskutočniť podľa plánu. Štrajk pilotov preto nesúvisel s bežným výkonom činnosti spoločnosti SAS.
16. Skutočnosť, že štrajk pilotov bol zákonný, znamená, že SAS nebola oprávnená nariadiť pilotom, aby pracovali. SAS teda nemohla prijať nijaké opatrenia, ktoré by pilotov prinútili prevádzkovať lety. Štrajk pilotov sa preto vymykal účinnej kontrole spoločnosti SAS.
17. Okolnosti, za akých Súdny dvor v rozsudku *Krüsemann a i.* (C-195/17) konštatoval, že divý štrajk súvisí s bežným výkonom činnosti leteckého dopravcu (pozri bod 49), v tejto veci nie sú prítomné.
18. Štrajk pilotov nevychádzal z nijakého opatrenia prijatého spoločnosťou SAS, ktoré by sa dalo považovať za súčasť bežného riadenia spoločnosti SAS. Štrajk bol v konečnom dôsledku dôsledkom toho, že združenia pilotov požadovali špecifické pracovné podmienky a neprijali ponuku mediátora, ktorú však spoločnosť SAS prijala. Štrajk pilotov teda nebol založený na nijakom opatrení prijatom spoločnosťou SAS.
19. Štrajk pilotov nebol spontánnou reakciou pracovníkov na opatrenie, ktoré by súviselo s bežným riadením spoločnosti SAS. Naopak, štrajk pilotov vyhlásili

štyri odborové organizácie pilotov súčasne, a preto ho do značnej miery riadili odbory a zástupcovia pracovníkov.

20. Navyše SAS nebola schopná vyhnúť sa povinnosti vyplatiť náhradu tým, že by po začatí štrajku let zrušila, lebo let musí byť zrušený aspoň dva týždne pred plánovaným odletom na to, aby sa neuplatnila povinnosť poskytnúť náhradu upravená v nariadení [pozri článok 5 ods. 1 písm. c) bod i)]. Podľa švédskeho práva však musí byť štrajk ohlásený iba týždeň vopred.
21. Štrajk pilotov, ktorý sa dotkol spoločnosti SAS a spôsobil zrušenie letu, predstavuje udalosť, ktorá svojou povahou a pôvodom nesúvisí s bežným výkonom činnosti spoločnosti SAS a vymyká sa jej účinnej kontrole. Ide preto o mimoriadnu okolnosť na účely článku 5 ods. 3 nariadenia.

Airhelp

22. Airhelp odpovedala na výhrady spoločnosti SAS v zásade takto.
23. Štrajk nie je možné pokladať za „mimoriadnu okolnosť“, ktorá spoločnosť SAS zbavuje povinnosti vyplatiť náhradu. Uzatváranie kolektívnych zmlúv je súčasťou bežného podnikania leteckého dopravcu a dopravca sa vo všeobecnosti môže stretnúť so spormi alebo dokonca konfliktami so svojimi zamestnancami v súvislosti s takýmto pravidelným kolektívnym vyjednávaním miezd.
24. Kolektívne zmluvy o mzdách a všeobecných podmienkach zamestnania medzi spoločnosťou SAS na jednej strane a organizáciami Svensk Pilotförening (SPF), Dansk Pilotforening a Norske SAS- Flygeres Förening na druhej strane sa vzťahujú na kapitánov letov a prvých dôstojníkov spoločnosti SAS; ide o tzv. zmluvu o pilotoch. Strany môžu pri vyjednávaní takých zmlúv uskutočňovať protestné akcie, akými sú štrajky a výluky. Keď sociálni partneri uzatvoria kolektívnu zmluvu, počas jej trvania sa uplatňuje povinný sociálny zmier. Znamená to, že strany počas tohto obdobia neuskutočňujú protestné akcie. Protizákonný štrajk alebo divý štrajk je štrajk vyhlásený počas obdobia povinného sociálneho zmieru.
25. V minulosti došlo ku konfliktom medzi spoločnosťou SAS a rôznymi skupinami zamestnancov, ktoré viackrát viedli k protestným akciám zo strany pracovníkov. Konflikty sa niekedy týkali platových podmienok a zlepšenia pracovných podmienok, ale aj želania pracovníkov mať vplyv na pracovisku. Zvlášť treba poukázať na konflikt, ktorým bola tzv. „kríza SAS“ v roku 2012, keď sa SAS ocitla na pokraji bankrotu. Väčšina akcionári prinútili spoločnosť SAS prijať prísne úsporné opatrenia, ktoré boli podmienkou zachovania ich investícií, v dôsledku čoho museli zamestnanci spoločnosti SAS akceptovať počas trvania vtedy platnej kolektívnej zmluvy zníženie miezd, aby neprišli o prácu. Piloti museli pracovať viac a prišli o jeden mesačný plat v roku.
26. Výraz „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia predstavuje výnimku, ktorú je potrebné vykladať reštriktívne. Z judikatúry Súdneho dvora

vyplýva, že za mimoriadnu okolnosť možno považovať iba udalosť, ktorá spĺňa dve podmienky. Po prvé udalosť nesmie súvisieť s bežným výkonom činnosti dopravcu. Po druhé sa táto udalosť musí vymykať účinnej kontrole podniku (pozri bod 32 rozsudku Krüsemann a i., C-195/17).

27. Rokovania o platoch a pracovných podmienkach pod hrozbou štrajku – prinajmenšom v takých členských štátoch, akými sú Dánsko, Nórsko a Švédsko – sú bežné a predvídateľné pre všetky podniky, ktoré teda nad nimi majú kontrolu. Štrajk vlastných zamestnancov leteckého dopravcu je ako východisko bežnou činnosťou leteckého dopravcu, a preto súvisí s bežným výkonom činnosti leteckého dopravcu. Také štrajky sú bežnou reakciou na problémy, nad ktorými má letecký dopravca účinnú kontrolu. Ak sa štrajk uskutoční v súlade s vnútroštátnou pracovnoprávnou úpravou platnou pre príslušné strany, čo navyše znamená, že zamestnanci a ich odbory leteckého dopravcu upovedomili pred začiatkom štrajku, letecký dopravca má čas prijať rozhodnutia, ktoré sú potrebné na to, aby sa vyhol povinnosti vyplatiť náhradu, napríklad môže zabrániť ohlásenému štrajku alebo aspoň minimalizovať riziko jeho uskutočnenia.
28. Pokiaľ ide o spoločnosť SAS, je jasné, že významnou príčinou štrajku pilotov z roku 2019 je rozhodnutie prijaté spoločnosťou SAS v roku 2012, ktoré viedlo k prudkému zníženiu miezd pilotov a zhoršeniu ich pracovných podmienok v dôsledku finančných problémov leteckého dopravcu. SAS dosiahla v roku 2019 hospodársku obnovu, takže bolo úplne predvídateľné a primerané, že v rámci nových rokovaní o kolektívnej zmluve budú piloti požadovať nárast miezd a zlepšenie pracovných podmienok. Piloti sa domnievali, že miera odmeňovania v spoločnosti SAS je pod trhovou úrovňou, zatiaľ čo SAS považovala mzdové požiadavky pilotov za neprimerane vysoké. Podľa novej kolektívnej zmluvy bude preto odmena v roku 2021 o 10,5 % vyššia ako v roku 2018.
29. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy preto štrajk zamestnancov, ktorý je predmetom tejto veci, súvisí s bežným výkonom činnosti spoločnosti SAS a súčasne sa nevymyká jej kontrole, a teda ho nemožno pokladať za mimoriadnu okolnosť.

Relevantné ustanovenia práva EÚ

30. Odôvodnenie 14 nariadenia č. 261/2004 stanovuje:

„Tak ako je to uvedené v Montrealskom dohovore, záväzky prevádzkujúcich leteckých dopravcov by mali byť obmedzené alebo by mali byť od nich leteckí dopravcovia oslobodení v prípadoch, keď bola udalosť spôsobená mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia; také okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu.“

31. Článok 5 nariadenia č. 261/2004 stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

...

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo

ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase priletu,

iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu.

...

3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.“

32. Článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 stanovuje:

„Právo na náhradu

1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1500 km alebo menej;

b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1500 km a všetkých ostatných letov od 1500 km do 3500 km;

c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b).

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci kvôli odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr ako je plánovaný čas priletu.“

33. Článok 28 Charty základných práv Európskej únie stanovuje:

„Právo na kolektívne vyjednávanie a kolektívne akcie

Pracovníci a zamestnávateľia alebo ich príslušné organizácie majú v súlade s právom Únie a vnútroštátnymi právnymi predpismi a praxou právo vyjednávať a uzatvárať kolektívne zmluvy na zodpovedajúcich úrovniach a v prípade konfliktu záujmov uskutočniť kolektívne akcie na ochranu svojich záujmov vrátane štrajku.“

34. Článok 151 Zmluvy o fungovaní Európskej únie stanovuje:

„Únia a členské štáty, rešpektujúc základné sociálne práva tak, ako sú stanovené v Európskej sociálnej charte podpísanej v Turíne 18. októbra 1961 a v Charte základných sociálnych práv pracovníkov Spoločenstva z roku 1989, majú za cieľ podporovať zamestnanosť pracovníkov, zlepšovať životné a pracovné podmienky tak, aby sa dosiahlo ich zosúladenie pri zachovaní dosiahnutej úrovne, primeraná sociálna ochrana, sociálny dialóg, dialóg medzi sociálnymi partnermi, rozvoj ľudských zdrojov so zreteľom na permanentne vysokú zamestnanosť a boj proti vylučovaniu z trhu práce.

Za týmto účelom Únia a členské štáty uskutočňujú opatrenia, ktoré zohľadňujú rozmanité formy vnútroštátnych praktík, najmä v oblasti zmluvných vzťahov, a potrebu zachovania konkurencieschopnosti hospodárstva Únie.

Únia a členské štáty sú presvedčené, že takýto rozvoj vyplynie nielen z fungovania vnútorného trhu, ktorý prispeje k zosúladeniu sociálnych systémov, ale tiež z postupov stanovených zmluvami, a z aproximácie ustanovení zákonov, iných právnych predpisov alebo správnych opatrení.[“]

Článok 6 Európskej sociálnej charty z 18. októbra 1961 stanovuje:

[„]Všetci pracovníci a zamestnávateľia majú právo kolektívne vyjednávať.“

Relevantné vnútroštátne právne predpisy

35. § 45 Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (zákon o účasti pracovníkov na rozhodovaní) okrem iného stanovuje:

„Keď zamestnávateľská organizácia, zamestnávateľ alebo zamestnanecká organizácia uvažuje o začatí protestnej akcie alebo o predĺžení prebiehajúcej protestnej akcie, musí o tom písomne upovedomiť protistranu a úrad pre mediáciu najmenej sedem pracovných dní vopred. Za pracovný deň sa považuje každý deň okrem soboty, nedele, štátnych sviatkov, letného slnovratu, Štedrého dňa a Silvestra. Lehota sa počíta od rovnakej hodiny dňa, v akú sa začne protestná akcia.“

Potreba rozhodnutia v prejudiciálnom konaní

36. V nariadení č. 261/2004 výraz „mimoriadne okolnosti“ nie je vymedzený. Odôvodnenie 14 nariadenia však stanovuje, že mimoriadne okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, bezpečnostných rizík, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu, a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu. Súdny dvor rozhodol, že zoznam uvedený v odôvodnení 14 nariadenia je indikatívny a nevyplýva z neho, že uvedené situácie automaticky znamenajú mimoriadne okolnosti (rozsudok Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 22).
37. Súdny dvor poskytol výklad výrazu „mimoriadne okolnosti“ v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v mnohých veciach (pozri rozsudky Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716; Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771; Eglitis a Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303; van der Lans, C-257/14, EU:C:2012:604; Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2015:618; Finnair, C-22/11, EU:C:2017:342, a Krüsemann a i., C-195/17, EU:C:2018:258). Súdny dvor v tomto smere konštatoval, že výraz „mimoriadne okolnosti“ sa má vykladať v tom zmysle, že sa vzťahuje na udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nesúvisia s bežným výkonom činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole (rozsudok Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 22).
38. Hlavná otázka v prejednávanej veci spočíva v tom, ako sa má výraz „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia vykladať v prípade štrajku, ktorý bol ohlásený a v súlade so zákonom ho vyhlásili zamestnanecké organizácie. Súdny dvor túto otázku zatiaľ neskúmal. Účastníci konania zhodne tvrdia, že spoločnosť SAS má povinnosť vyplatiť náhradu, pokiaľ štrajk pilotov nepredstavuje mimoriadnu okolnosť. Ak však štrajk pilotov predstavuje mimoriadnu okolnosť, účastníci konania sa zhodnú na tom, že spoločnosť SAS nie je povinná vyplatiť náhradu. Sporné body v konaní vo veci samej sa teda týkajú výkladu ustanovení práva EÚ a tento výklad je nevyhnutný na vyriešenie sporu.

Vnútroštátny súd sa domnieva, že na tento spor sa nevzťahuje nijaká existujúca judikatúra. Pokiaľ ide o tieto otázky existuje preto záujem na jednotnom výklade práva EÚ.

[omissis]