

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-618/20 - 1

Asia C-618/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

19.11.2020

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Espanja)

Ennakkoratkaisupyyntöä koskevan päätöksen tekemispäivä:

24.9.2020

Kantajat:

ZU

TV

Vastaaja:

Ryanair Ltd

**JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA
(KAUPPATUOMIOISTUIN nro 1, CÓRDOBA, ESPANJA)**

[– –] [tuomioistuimen tunnistetiedot, menettely, asianosaiset, paikka ja päivämäärä]

VÄLIPÄÄTÖS

(ENNAKKORATKAISUPYYNTÖ)

[– –] [tuomioistuimen tunnistetiedot, paikka ja päivämäärä]

SEU 19 artiklan 3 kohdan b alakohdasta, SEUT 267 artiklasta ja oikeuslaitoslain (Ley Orgánica del Poder Judicial, jäljempänä LOPJ) 4 bis §:stä ilmenee, että unionin tuomioistuimen tehtävänä on tulkita matkustajille heidän lennolle

pääsyä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 261/2004, [alkup. s. 2] ja tätä varten sille esitetään seuraava ennakkoratkaisupyyntö.

TOSISEIKAT

1. PÄÄASIA

- ZU ja TV ostivat lentoliput matkustaakseen Málagasta (Espanja) Düsseldorfin (Saksa).
- Liput ostettiin lentoyhtiö Ryanairin lipunmyyntisivustolta, ja kantajien esittämistä asiakirjatodisteista ilmenee selvästi, että matkavahvistukset antoi lentoyhtiö Ryanair, joka myös toimitti ne sähköpostitse kantajille.
- Lennon suoritti kuitenkin lentoyhtiö Laudamotion.
- Lento, jolle liput oli ostettu, myöhästyi yli 4 tuntia.
- Kantajat ovat nostaneet Ryanairia vastaan kanteen, jossa vaaditaan matkustajille heidän lennolle pääsyä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 261/2004 tarkoitettua korvausta.
- Vastaajana oleva Ryanair vastustaa kannetta sillä perusteella, että siltä puuttuu vastaaja-asema, koska se ainoastaan asetti lipunmyyntisivustonsa Laudamotionin käyttöön, ja ettei sillä ole kantajien kanssa minkäänlaista sopimussuhdetta, koska lennon suoritti lentoyhtiö Laudamotion.

2. Ennakkoratkaisupyyntöä käsittelevä

[– –] [kansalliseen oikeuteen liittyviä menettelyseikkoja]

OIKEUDELLISET PERUSTEET

1. Oikeusriidan määrittely unionin oikeuden kannalta

Käsiteltävä oikeusriita koskee lentoyhtiön vastuuta tilanteessa, jossa se myy omalla lipunmyyntisivustollaan toisen lentoyhtiön lentolippuja, edellä mainitun asetuksen N:o 261/2004 henkilöllisen soveltamisalan piirissä.

2. Unionin oikeussäännöt

Asiaan koskevat unionin oikeussäännöt sisältyvät matkustajille heidän lennolle pääsystä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 261/2004. Sen [3 artiklan] 5 kohdassa säädetään seuraavaa: ”5. Tätä asetusta sovelletaan lennosta vastaaviin lentoliikenteen harjoittajiin, jotka suorittavat 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen matkustajien kuljetusta. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, jolla ei ole sopimusta matkustajan kanssa, suorittaa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia velvollisuuksia, sen katsotaan toimivan sen henkilön lukuun, joka on tehnyt kyseisen matkustajan kanssa sopimuksen.” Asetuksen N:o 261/2004 2 artiklassa säädetään vielä seuraavaa: ”Tässä asetuksessa tarkoitetaan: a) ’lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa; b) ’lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, joka suorittaa tai aikoo suorittaa lennon joko matkustajan kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti tai sellaisen toisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön puolesta, joka on tehnyt matkustajan kanssa sopimuksen.”

Euroopan komission 15.6.2016 matkustajille heidän lennolle pääsystä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 sekä lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetun ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 muutetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 tulkintaohjeista antaman tiedonannon 2.2.3 kohdassa todetaan seuraavaa:

”2.2.3. Soveltaminen lennosta vastaaviin lentoliikenteen harjoittajiin

Asetuksen 3 artiklan 5 kohdan mukaan asetukseen perustuvien velvollisuuksien noudattamisesta on aina vastuussa lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja *eikä esimerkiksi matkalipun mahdollisesti myynyt toinen lentoliikenteen harjoittaja* [kursivointi tässä]. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan käsite esitetään johdanto-osan 7 kappaleessa.” [alkup. s. 3]

3. Kansallinen oikeus ja/tai oikeuskäytäntö

Koska kyse on asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitetun korvausta koskevan oikeuden soveltamisesta ja koska kyseistä säädöstä sovelletaan suoraan tarvitsematta saattaa sitä osaksi kansallista oikeusjärjestystä, sovellettavia lentoliikenteen alan kansallisia säännöksiä ei ole.

Tämän kysymyksen käsittelyssä Espanjan oikeuskäytännössä on kuitenkin eroja. Ensinnäkin on syytä mainita, että Espanjan prosessioikeudessa säädetyssä oikeussuojakeinojen järjestelmässä kaikki alle 3 000 euron suuruiset korvausvaatimukset ratkaistaan toimivaltaisissa ensimmäisen asteen

tuomioistuimissa, käsiteltävässä asiassa Espanjan maakunnallisissa kauppatuomioistuimissa (Juzgado de lo Mercantil), jotka toimivat ainoana oikeusasteena. Koska nyt kyseessä olevan tyyppiset korvausvaatimukset eivät käytännössä milloinkaan ylitä 3 000:ta euroa, niistä on olemassa ainoastaan kauppatuomioistuinten antamaa oikeuskäytäntöä, jota ei ole voitu yhtenäistää ylempään asteen tuomioistuinten ratkaisuille. Eri kauppatuomioistuimet ovat siten antaneet juuri samankaltaisissa kysymyksissä erilaisia ratkaisuja: toiset ovat katsoneet, että Ryanairilta puuttuu vastaaja-asema, ja toiset ovat hylänneet tämän näkemyksen. Ne tuomioistuimet, jotka eivät hyväksy näkemystä vastaaja-aseman puuttumisesta, ovat useissa tapauksissa tukeutuneet seuraavaan perusteluun: asetuksessa N:o 261/2004 säädetty lentoliikennettä koskeva oikeudellinen järjestelmä ulottuu kyseistä asetusta pidemmälle, koska siihen sovelletaan muitakin kyseistä järjestelmää säänteleviä oikeussääntöjä. Unionin tuomioistuimen 6.5.2010 antaman tuomion [Axel Walz (C-63/09, EU:C:2010:251)] mukaan lentoliikennettä koskevien riitojen ratkaisemisessa huomioon otettava lainsäädäntökehys muodostuu sekä kyseisestä asetuksesta että unionin puolesta tehdyistä sopimuksista, ja näin ollen ”[18.] – – käsiteltävässä asiassa sovellettavalla asetuksella N:o 2027/97 pannaan täytäntöön Montrealin yleissopimuksen merkitykselliset määräykset – –. Erityisesti kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdasta ilmenee, että matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan unionin lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tätä korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä. – – 19. Montrealin yleissopimus, jonka yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 EY 300 artiklan 2 kohdan nojalla, hyväksyttiin yhteisön puolesta päätöksellä 2001/539, ja se tuli yhteisön osalta voimaan 28.6.2004.”

Myös 10.7.2008 annetussa tuomiossa [Emirates Airlines (C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400)] todetaan seuraavaa: ”43. Pitää paikkansa, että Montrealin yleissopimus on kiinteä osa yhteisön oikeusjärjestystä (ks. vastaavasti em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 35 ja 36 kohta). Lisäksi EY 300 artiklan 7 kohdasta ilmenee, että yhteisön tekemät sopimukset sitovat yhteisön toimielimiä, joten nämä sopimukset ovat ensisijaisia yhteisön johdetun oikeuden säädöksiin nähden (ks. vastaavasti asia C-61/94, komissio v. Saksa, tuomio 10.9.1996, Kok. 1996, s. I-3989, 52 kohta).”

Tästä on pääteltävä, ettei lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun määrittämisessä voida turvautua pelkästään sanamuodon mukaiseen tulkintaan, joka jäisi kauas unionin oikeusjärjestyksen taustalla olevista periaatteista, vaan sovellettavien oikeussääntöjen merkitystä on tulkittava niiden hengen mukaisesti ja niin, että varmistetaan matkustajille kuuluva suoja. Pitää paikkansa, ettei asetuksessa N:o 261/2004 nimenomaisesti säädetä lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuusta tilanteessa, jossa se tekee matkustajan kanssa kuljetussopimuksen mutta ei itse vastaa kuljetuksesta, vaan kyseiseen tilanteeseen sovellettavat oikeussäännöt vahvistetaan vuonna 1999 tehdyssä Montrealin yleissopimuksessa (joka on, kuten edellä jo todettiin, edelleen voimassa ja kuuluu unionin oikeusjärjestykseen ja jota siten sovelletaan suoraan ja välittömästi), tarkemmin sanottuna sen 45 artiklassa, jonka sanamuoto on seuraava:

”Tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta vahingonkorvauskanne voidaan nostaa kantajan valinnan mukaan tätä rahdinkuljettajaa, sopimuksen tehnyttä rahdinkuljettajaa tai molempia vastaan yhdessä tai erikseen.” Kyseisen määräyksen mukaan matkustaja voi vapaasti valita, keitä vastaan hän katsoo asianmukaiseksi nostaa kanteen. Tämä ilmenee myös asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan seitsemännestä perustelukappaleesta, jonka mukaan kyseisessä asetuksessa säädettyt velvoitteet (ja siten myös korvausvastuu) koskevat matkustajan kanssa kuljetussopimuksen tehnyttä lentoliikenteen harjoittajaa [alkup. s. 4] riippumatta siitä, vastaako se tosiasiallisesti kuljetuksesta vai ei. Matkustaja jää hänen kanssaan kuljetussopimuksen tehneen lentoyhtiön ja kolmansien osapuolten välillä tehtyjen sopimusten ulkopuolelle, ne eivät vaikuta häneen, ja matkustajalle taataan mahdollisimman hyvä suoja laajentamalla korvausvastuussa olevien piiriä sopimuksen tehneeseen rahdinkuljettajaan ja tosiasialliseen rahdinkuljettajaan (Montrealin yleissopimuksen 39 artiklan sanamuodon mukaisesti).

4. Unionin oikeuden tulkintaa (ja/tai pätevyyttä) koskevat kysymykset

Tulkintakysymykset koskevat, kuten edellä jo mainittiin, lähinnä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan käsitettä, ja niillä halutaan selvittää, ketkä kaikki tämän käsite voi kattaa ja keillä on siten asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettu korvausvastuu tilanteessa, jossa lento peruutetaan tai se viivästyy pitkäaikaisesti.

Kuten edellä jo todettiin, 15.6.2016 annetussa komission tiedonannossa suljetaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan käsitteen ulkopuolelle ne lentoliikenteen harjoittajat, jotka ainoastaan myyvät lentolipun mutta eivät suorita lentoa.

Unionin tuomioistuimen viimeaikaisista ratkaisuksista, jotka voivat olla merkityksellisiä tämän kysymyksen kannalta, on mainittava unionin tuomioistuimen (kolmas jaosto) 4.7.2018 antama tuomio [Wolfgang Wirth ym. (C-532/2017, EU:C:2018:527)], joka, vaikka siinä ei ole kyseessä aivan samanlainen tilanne kuin pääasiassa, sisältää joitakin hyvin mielenkiintoisia lausumia, sillä siinä todetaan seuraavaa (kursivointi tässä): ”[16.] Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy kysymyksellään, onko asetuksessa N:o 261/2004 ja erityisesti sen 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettua lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan käsitettä tulkittava siten, että se kattaa pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen lentoliikenteen harjoittajan, joka vuokraa toiselle lentoliikenteen harjoittajalle ilma-aluksen sekä miehistön lentokonetta miehistöineen koskevalla vuokrasopimuksella (wet lease) mutta ei ole toiminnallisessa vastuussa lennoista, myös silloin, kun matkustajille toimitetussa lennolle varattua paikkaa koskevassa varausvahvistuksessa mainitaan, että tämän lennon suorittaa ensin mainittu lentoliikenteen harjoittaja.

17 Tästä on todettava, että asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan b alakohdan mukaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan käsite on ymmärrettävä niin, että sillä tarkoitetaan 'lentoliikenteen harjoittajaa, joka suorittaa tai aikoo suorittaa lennon joko matkustajan kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti tai sellaisen toisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön puolesta, joka on tehnyt matkustajan kanssa sopimuksen'.

18 Tämä määritelmä asettaa siten kaksi kumulatiivista edellytystä sille, että lentoliikenteen harjoittaja voidaan luokitella lennosta vastaavaksi lentoliikenteen harjoittajaksi, ja ne koskevat kyseessä olevan lennon suorittamista ja matkustajan kanssa tehdyn sopimuksen olemassaoloa.

19 Ensimmäisestä edellytyksestä on todettava, että siinä korostetaan lennon käsitettä, joka on edellytyksen keskeinen osa. Unionin tuomioistuin on katsonut jo aikaisemmin, että tämä käsite on ymmärrettävä niin, että se on "ilmakuljetustoim[i], jolloin se on tietyllä tavalla tämän kuljetuksen 'yksikkö', jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin" (tuomio 10.7.2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, 40 kohta; tuomio 13.10.2011, Sousa Rodríguez ym., C-83/10, EU:C:2011:652, 27 kohta ja tuomio 22.6.2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, 20 kohta).

20 Tästä seuraa, että lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana on pidettävä lentoliikenteen harjoittajaa, joka matkustajaliikennetoimintaa harjoittaessaan tekee päätöksen *tietyin lennon suorittamisesta, myös sen reitin määrittämisestä, ja näin tehdessään lentoliikennettä koskevan tarjouksen tekemisestä asianomaisille. Tällaisen päätöksen tekeminen merkitsee nimittäin sitä, että tämä lentoliikenteen harjoittaja on vastuussa kyseessä olevan lennon [alkup. s. 5] suorittamisesta, myös erityisesti mahdollisesta lennon peruuttamisesta tai määräpaikkaan saapumisen pitkäaikaisesta viivästyisestä.*

21 Nyt käsiteltävässä asiassa on kiistatonta, että Thomson Airways on vain vuokrannut toiselle pääasiassa kyseessä olevan lennon suorittaneen ilma-aluksen sekä miehistön, mutta lennon reitin vahvistamisesta ja lennon suorittamisesta on päättänyt TUIFly.

22 Näissä olosuhteissa ja ilman, että on tarpeellista tutkia asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan b alakohdassa säädettyä toista edellytystä, on todettava, että lentoliikenteen harjoittajaa – kuten Thomson Airwaysia pääasiassa –, joka vuokraa ilma-aluksen sekä miehistön toiselle lentoliikenteen harjoittajalle, ei voida missään tapauksessa luokitella asetuksessa N:o 261/2004 ja erityisesti sen 2 artiklan b alakohdassa tarkoitetuksi lennosta vastaavaksi lentoliikenteen harjoittajaksi.

23 Tällaista ratkaisua tukee asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todettu matkustajien suojelun korkean tason varmistamisen tavoite, *koska ratkaisulla voidaan taata se, että kuljetettavat matkustajat saavat korvauksen tai heistä huolehditaan ilman, että heidän tarvitsee*

ottaa huomioon järjestelyjä, jotka se lentoliikenteen harjoittaja, joka on päättänyt suorittaa kyseessä olevan lennon, tekee toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa lennon tosiasialliseksi suorittamiseksi.

24 Kyseinen ratkaisu vastaa lisäksi tämän asetuksen johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa mainittua periaatetta, jonka mukaan asetuksessa säädettyjen velvoitteiden olisi koskettava lennosta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa riippumatta siitä, omistaako se ilma-alueen tai tehdäänkö siitä miehistöineen vuokrasopimus.

25 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin täsmentää kyllä, että pääasian kantajille toimitetussa varausvahvistuksessa mainitaan, että pääasiassa kyseessä olevan lennon 'suoritti' lentoliikenteen harjoittaja, joka oli antanut vuokralle ilma-alueen sekä miehistön. *On kuitenkin todettava, että vaikka tämä maininta on merkityksellinen sovellettaessa asetusta N:o 2111/2005, sillä ei ole vaikutusta asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettun lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan yksilöimisessä, koska asetuksen N:o 2111/2005 johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta käy selvästi ilmi, että tällä viimeksi mainitulla asetuksella on eri tavoite kuin asetuksella N:o 261/2004.*

26 Kaiken edellä esitetyn perusteella esitettyyn kysymykseen on vastattava, että asetuksessa N:o 261/2004 ja erityisesti sen 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettua lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan käsitettä on tulkittava siten, että se ei kata pääasiassa kyseessä olevan kaltaista lentoliikenteen harjoittajaa, joka vuokraa toiselle lentoliikenteen harjoittajalle ilma-alueen sekä miehistön lentokonetta miehistöineen koskevalla vuokrasopimuksella (wet lease) mutta ei ole toiminnallisessa vastuussa lennoista, myös silloin, kun matkustajille toimitetussa lennolle varattua paikkaa koskevassa varausvahvistuksessa mainitaan, että tämän lennon suorittaa ensin mainittu lentoliikenteen harjoittaja.”

Kuten edellä jo todettiin, pääasiassa Ryanair oli se, joka myi matkaliput www-sivustoltaan, antoi matkavahvistukset ja lähetti ne sähköpostilla matkustajille. Pitää paikkansa, että kyseisissä asiakirjoissa mainittu reittitunnus ei ole Ryanairin, vaan Laudamotionin, mutta tästä ei missään vaiheessa ilmoitettu nimenomaisesti eli missään vaiheessa ei nimenomaisesti mainittu, että Ryanair ei [alkup. s. 6] liikennöi kyseistä lentoa. Pääasiassa on epäselvää, kumpi tosiasiallisesti suunnitteli lennon, Ryanair vai Laudamotion.

Lisäksi on mainittava mahdollisesti merkityksellisenä seikkana, että lentoyhtiö Laudamotion kuuluu Ryanair-konserniin, kuten jälkimmäinen itse ilmoittaa omalla [www-sivustollaan](https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas) <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5. Unionin tuomioistuimelta saatavan vastauksen merkitys

Käsiteltävässä yksittäistapauksessa on olennaista selvittää, ketä on pidettävä lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana, koska sillä, että Ryanair on

myynyt lentoyhtiö Laudamotionin matkalippuja siitä lähtien, kun se osti jälkimmäisen yhtiön, näyttää olevan merkitystä asian ratkaisun kannalta, kuten ilmenee useista Espanjan tuomioistuinten antamista ratkaisuksista, jotka, kuten edellä jo mainittiin, eivät kuitenkaan ole yksimielisiä ja joissa tehtyjä tulkintoja ylemmän asteen tuomioistuinten on, kuten edellä niin ikään mainittiin, hyvin vaikea yhtenäistää, vaikka tällä turvattaisiin yksityisten oikeusvarmuus ja yhdenvertainen kohtelu.

6. Edellä esitettyjen oikeudellisten perustelujen mukaisesti unionin tuomioistuimelle on aiheellista esittää tämän välipäätöksen päätösosassa muotoillut ennakkoratkaisukysymykset.

PÄÄTÖSOSA

I. Asian käsittelyä lykätään siihen asti, kunnes ennakkoratkaisupyyntöön on saatu ratkaisu.

II. Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

1. Voidaanko asetuksen N:o 261/2004 [3] artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana pitää lentoyhtiötä, joka myy omalla verkkosivustollaan toisen lentoyhtiön reittitunnuksella merkittyjä lentolippuja, näiden tiettyjen myytyjen ja toisen yhtiön suorittamien lentojen osalta?

2. Voidaanko asetuksen N:o 261/2004 [3] artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana pitää lentoyhtiötä, joka myy omalla verkkosivustollaan toisen lentoyhtiön reittitunnuksella merkittyjä lentolippuja, näiden tiettyjen myytyjen ja toisen yhtiön suorittamien lentojen osalta, jos tämä lennon suorittava toinen yhtiö kuuluu lennon myyvän yhtiön konserniin?

3. Voidaanko Montrealin sopimuksen 45 artiklassa tarkoitettu sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan käsite rinnastaa asetuksen N:o 261/2004 [3] artiklan 5 kohdassa tarkoitettuun lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan käsitteeseen?

4. Voidaanko asetuksen N:o 261/2004 [3] artiklan 5 kohdassa tarkoitettu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan käsite rinnastaa Montrealin yleissopimuksen 45 artiklassa tarkoitettua tosiasiallisen rahdinkuljettajan käsitteeseen?

[– –] [alkup. s. 7]

[– –] [alkup. s. 8]

[Menettelylliset vakiolausekkeet ja tuomarin allekirjoitus]