

2. L'article 1<sup>er</sup>, point 2, sous b), de la directive 2001/83/CE du 6 novembre 2001 doit-il être interprété en ce sens qu'un produit qui est mis sur le marché en tant que produit cosmétique et qui modifie de manière significative les fonctions physiologiques par une action pharmacologique ne peut être considéré comme un médicament par fonction que s'il a un effet positif concret bénéfique pour la santé? Est-il à cet égard également suffisant que le produit ait principalement un effet positif sur l'apparence, qui est bénéfique sur la santé de façon médiate en augmentant l'estime de soi ou le bien-être?
3. Ou bien s'agit-il d'un médicament par fonction également lorsque son effet positif se limite à améliorer l'apparence sans présenter d'intérêt immédiat ou médiate pour la santé, mais qu'il n'a pas de propriétés uniquement nocives pour la santé, de sorte qu'il n'est pas comparable à une substance inébrillante?

---

(<sup>1</sup>) Directive 2001/83/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 novembre 2001 instituant un code communautaire relatif aux médicaments à usage humain (JO 2001, L 311, p. 67), telle que modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/1243 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 adaptant aux articles 290 et 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne une série d'actes juridiques prévoyant le recours à la procédure de réglementation avec contrôle (JO 2019, L 198, p. 241).

---

**Demande de décision préjudicielle présentée par le Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Córdoba  
(Espagne) le 19 novembre 2020 — ZU et TV/Ryanair Ltd**

**(Affaire C-618/20)**

(2021/C 72/16)

*Langue de procédure: l'espagnol*

**Jurisdiction de renvoi**

Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Córdoba

**Parties dans la procédure au principal**

*Parties requérantes:* ZU et TV

*Partie défenderesse:* Ryanair Ltd

**Questions préjudicielles**

- 1) Une compagnie aérienne qui vend sur son propre site Internet des billets d'avion exploités sous le code d'une autre compagnie aérienne peut-elle être considérée comme transporteur aérien effectif aux fins de l'article [3], paragraphe 5, du règlement n° 261/2004 (<sup>1</sup>), en ce qui concerne ces vols précis qui sont vendus, et qui sont opérés par une autre compagnie?
- 2) Une compagnie aérienne qui vend sur son propre site Internet des billets d'avion exploités sous le code d'une autre compagnie aérienne peut-elle être considérée comme transporteur aérien effectif aux fins de l'article [3], paragraphe 5, du règlement n° 261/2004, en ce qui concerne ces vols précis qui sont vendus, et qui sont opérés par une autre compagnie, si cette autre compagnie qui opère le vol fait partie du groupe d'entreprises de la compagnie qui vend les billets pour le vol?
- 3) La notion de transporteur contractuel de l'article 45 de la convention de Montréal est-elle assimilable à celle de transporteur aérien effectif de l'article [3], paragraphe 5, du règlement n° 261/2004?
- 4) La notion de transporteur de fait visée à l'article 45 de la convention de Montréal est-elle assimilable à celle de transporteur aérien effectif de l'article [3], paragraphe 5 du règlement n° 261/2004?

---

(<sup>1</sup>) 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 (JO 2004, L 46, p. 1).