

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ067132

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 25 de enero de 2024

Sala Tercera

Asunto. n.º C-474/22

SUMARIO:**Transporte aéreo. Gran retraso. Derecho a compensación. Requisitos. Presencia del viajero en la facturación o el aeropuerto.**

El litigio principal tiene su origen en el retraso en la salida de un vuelo. No obstante, el punto esencial de este litigio reside en las consecuencias que este retraso ha podido ocasionar.

El Reglamento n.º 261/2004 es aplicable a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a condición, en primer lugar, de que dichos pasajeros dispongan de una **reserva confirmada** en el vuelo de que se trate y, en segundo lugar, de que se presenten con la debida antelación a **facturación**, excepto en caso de cancelación. Dado que **ambos requisitos son acumulativos**, la presentación de un pasajero a facturación no puede presumirse por el hecho de que dicho pasajero disponga de una reserva confirmada para el vuelo de que se trate. El **efecto útil** exige que los pasajeros se presenten con la debida antelación en el aeropuerto, concretamente ante un representante del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, al objeto de ser transportados al destino previsto, aunque ya hayan facturado en línea antes de acudir al aeropuerto.

El elemento crucial que llevó al Tribunal de Justicia a equiparar el gran retraso en la llegada de un vuelo a la cancelación de un vuelo fue el hecho de que los pasajeros de un vuelo afectado por un gran retraso sufren, al igual que los pasajeros de un vuelo cancelado, un perjuicio que se concreta en una pérdida de tiempo irreversible, igual o superior a tres horas, que solo puede repararse mediante una compensación. Así pues, en caso de cancelación de un vuelo o de gran retraso en la llegada de un vuelo a su destino final, el derecho a compensación está intrínsecamente ligado a que concurra esa **pérdida de tiempo igual o superior a tres horas**.

Cuando un vuelo sufre un gran retraso, está previsto que se realice, de modo que deben llevarse a cabo los trámites de facturación. De ello se deduce que **no puede eximirse a los pasajeros de un vuelo retrasado de la obligación de presentarse a facturación**.

Resulta muy probable que un pasajero que no se haya desplazado al aeropuerto, por disponer de elementos suficientes para concluir que el vuelo llegaría a su destino final con un gran retraso, no haya sufrido esa pérdida de tiempo. **Una pérdida de tiempo no es un daño generado a raíz de un retraso, sino que constituye una molestia**, al igual que otras molestias que subyacen a las situaciones de denegación de embarque, de cancelación de vuelo y de gran retraso y que acompañan a esas situaciones, como las incomodidades, el hecho de verse temporalmente privado de medios de comunicación disponibles normalmente o el hecho de no poder gestionar de forma continuada los asuntos personales, familiares, sociales o profesionales.

Un perjuicio causado por no haber asistido a una cita profesional debe considerarse un **perjuicio individual**, inherente a la situación particular del pasajero afectado, y, por ello, no puede ser indemnizado mediante la compensación prevista en el artículo 7.1 del Reglamento n.º 261/2004, que solo tiene por objeto compensar, de manera estandarizada e inmediata, los perjuicios que son prácticamente idénticos para todos los pasajeros afectados. No obstante, tal perjuicio individual puede ser objeto de una «compensación suplementaria» con arreglo al artículo 12 del mismo Reglamento, la cual exige que la reclamación se base en el Derecho nacional o internacional.

En virtud de lo expuesto, el Tribunal de Justicia declara que:

El artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que, **para tener derecho a la compensación** prevista en los artículos 5, apartado 1, y 7, apartado 1, de dicho Reglamento en caso de gran retraso del vuelo, es decir, un retraso de tres horas o más respecto de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo, **el pasajero aéreo debe haberse presentado con la debida antelación a facturación o**, en caso de que haya facturado en línea, debe haberse presentado con la debida antelación **en el aeropuerto** ante un representante del transportista aéreo encargado de realizar el vuelo.

PRECEPTOS:

Reglamento (CE) nº 261/2004 (Compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos), arts. 2 I), 3.1 y .2, 5.1, 6.1, 7.1, 12.1

PONENTE:

D M. Gavalec.

En el asunto C-474/22,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal, Alemania), mediante resolución de 3 de mayo de 2022, recibida en el Tribunal de Justicia el 15 de julio de 2022, en el procedimiento entre

Laudamotion GmbH

y

flightright GmbH,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, el Sr. K. Lenaerts, Presidente del Tribunal de Justicia, en funciones de Juez de la Sala Tercera, y los Sres. N. Piçarra, N. Jääskinen y M. Gavalec (Ponente), Jueces;
Abogada General: Sra. L. Medina;
Secretario: Sr. A. Calot Escobar;
habiendo considerado los escritos obrantes en autos;
consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de flightright GmbH, por los Sres. M. Michel y R. Weist, Rechtsanwälte;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, P. Busche, J. Heitz y M. Hellmann, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun, K. Simonsson y G. Wilms y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada, oída la Abogada General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;
dicta la siguiente:

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 3, apartado 2, letra a), y 5 a 7 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

2. Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Laudamotion GmbH, un transportista aéreo, y flightright GmbH, una sociedad de asistencia jurídica a la que un pasajero cedió sus derechos frente a Laudamotion, en relación con una compensación solicitada como consecuencia del gran retraso de un vuelo para el que dicho pasajero disponía de una reserva confirmada.

Marco jurídico

3. A tenor del considerando 2 del Reglamento n.º 261/2004:

«Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.»

4. El artículo 2, letra l), de dicho Reglamento define la «cancelación» como «la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza».

5. El artículo 3 del mencionado Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», establece en sus apartados 1 y 2:

«1. El presente Reglamento será aplicable:

a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado;

[...]

2. El apartado 1 se aplicará a condición de que los pasajeros:

a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de la cancelación mencionado en el artículo 5, se presenten a facturación:

- en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado,

o bien, de no indicarse hora alguna,

- con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada,

[...]

[...]».

6. El artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Cancelación de vuelos», establece en su apartado 1:

«En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:

[...]

iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.»

7. El artículo 6, apartado 1, de dicho Reglamento, titulado «Retraso», tiene el siguiente tenor:

«Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevé el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista:

a) de dos horas o más en el caso de todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos, o

b) de tres horas o más en el caso de todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y de todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros, o

c) de cuatro horas o más en el caso de todos los vuelos no comprendidos en las letras a) o b),

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en:

i) la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9, y

ii) las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9 cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada, y

iii) la letra a) del apartado 1 del artículo 8 cuando el retraso es de cinco horas como mínimo.»

8. El artículo 7 del citado Reglamento, bajo el epígrafe «Derecho a compensación», dispone en su apartado 1:

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

a) 250 euros para vuelos de hasta 1500 kilómetros;

[...]».

9. El artículo 12 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Compensación suplementaria», establece en su apartado 1:

«El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

10. Un pasajero aéreo disponía de una reserva confirmada con Laudamotion para un vuelo de Düsseldorf (Alemania) a Palma de Mallorca (España), previsto para el 26 de junio de 2018. Al considerar que el retraso anunciado de ese vuelo iba a impedirle asistir a una cita profesional, el pasajero decidió no embarcar en dicho vuelo, que llegó a su destino con 3 horas y 32 minutos de retraso.

11. El mencionado pasajero cedió sus derechos a flightright, que presentó una demanda ante el órgano jurisdiccional alemán competente por la que solicitó una compensación por importe de 250 euros, en virtud del artículo 7, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004. Tras ver flightright desestimadas sus pretensiones en primera instancia, estas fueron estimadas en apelación.

12. A la luz de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que equipara la situación de los pasajeros de vuelos afectados por un gran retraso, es decir, por un retraso de tres horas o más en la llegada a su destino final, a la de los pasajeros de vuelos cancelados, el órgano jurisdiccional de apelación interpretó el artículo 3, apartado 2, letra a), del citado Reglamento en el sentido de que un pasajero al que, antes de la salida, se ha informado de un retraso de tres horas o más, tiene derecho a la compensación a que se refieren los artículos 5 y 7 del mencionado Reglamento, aun cuando este no se haya presentado en el aeropuerto.

13. Laudamotion interpuso recurso de casación contra la resolución del tribunal de apelación ante el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal, Alemania), que es el órgano jurisdiccional remitente.

14. Este último órgano jurisdiccional señala que el pasajero afectado no se presentó a facturación con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada, no cumpliendo lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, trámite que solo se excluye, con arreglo a los artículos 2, letra l), y 5 de dicho Reglamento, en caso de cancelación de un vuelo. Sin embargo, el órgano jurisdiccional remitente considera que, debido a que el Tribunal de Justicia equiparó un gran retraso en la llegada de un vuelo a la cancelación de un vuelo en la sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), dicho pasajero podría quedar exento de tal formalidad.

15. No obstante, el mencionado órgano jurisdiccional observa que la cancelación de un vuelo y el gran retraso de un vuelo presentan diferencias nada desdeñables. En efecto, en caso de cancelación, se tiene la seguridad de que el vuelo previsto no va a efectuarse, por lo que es lógico no obligar a los pasajeros a presentarse a facturación para poder invocar su derecho a compensación previsto en los artículos 5 y 7 del Reglamento n.º 261/2004. En cambio, aunque parezca probable el retraso de un vuelo antes de que se realice, podrían no existir, con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos a la hora de salida, elementos suficientes para concluir que el vuelo va a efectuarse con un retraso de tres horas o más.

16. El auto de 24 de octubre de 2019, easyJet Airline (C-756/18, EU:C:2019:902), sugiere asimismo que, para ser compensado por el gran retraso de un vuelo, un pasajero que no haya viajado en el vuelo retrasado debe, en todo caso, haberse presentado a facturación, hecho que puede acreditar mediante la tarjeta de embarque u otro medio de prueba.

17. El órgano jurisdiccional remitente considera que, a efectos de la aplicación del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, un gran retraso en la llegada de un vuelo no puede, en principio, asimilarse a la cancelación de un vuelo. Por lo tanto, un pasajero solo queda exento de presentarse a facturación si, por un lado, el vuelo ha sufrido un retraso en la llegada de tres horas o más y, por otro lado, existe una situación comparable a la de una cancelación. Este podría ser el caso cuando los pasajeros disponen de indicios

suficientes, como mínimo cuarenta y cinco minutos antes de la hora de salida, de que el vuelo solo podrá realizarse con un retraso en la llegada a su destino de tres horas o más.

18. En estas circunstancias, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal) ha decidido suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Requiere el derecho a compensación por retraso del vuelo de más de tres horas respecto de la hora de llegada prevista, con arreglo a los artículos 5 a 7 del Reglamento [n.º 261/2004], que el pasajero, conforme al artículo 3, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento, se presente a facturación a la hora indicada por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado, y, en cualquier caso, con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada, o el caso de un gran retraso en el sentido señalado está exento de dicho requisito, al igual que sucede en caso de cancelación del vuelo?

2) En el supuesto de que el derecho a compensación no esté exento del requisito de presentarse a facturación por el mero hecho de que se produzca un gran retraso en el sentido antes señalado, ¿se aplica dicha exención si el pasajero tiene indicios suficientemente fundados de que el vuelo llegará con un gran retraso en el sentido antes señalado?».

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

19. Con carácter preliminar, procede señalar que el litigio principal tiene su origen en el retraso en la salida de un vuelo. No obstante, el punto esencial de este litigio reside en las consecuencias que este retraso ha podido ocasionar. En efecto, el demandante en el litigio principal reclama la compensación por el probable retraso en la llegada a su destino final del vuelo en cuestión, que le habría impedido llegar a tiempo a una cita profesional que iba a tener lugar en Palma de Mallorca. Pues bien, dado que el artículo 6 del Reglamento n.º 261/2004 se refiere únicamente al retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida inicialmente prevista y que la compensación a tanto alzado a la que tiene derecho un pasajero, en virtud del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, cuando su vuelo llega a su destino final con un retraso de tres horas o más con respecto a la hora de llegada prevista, no está supeditada, por tanto, a que concurren los requisitos establecidos en dicho artículo 6 (sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartados 36 y 37), el litigio principal debe examinarse exclusivamente a la luz de los artículos 3, 5 y 7 del mencionado Reglamento.

20. Por consiguiente, procede considerar que, mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, para tener derecho a la compensación prevista en los artículos 5, apartado 1, y 7, apartado 1, de dicho Reglamento en caso de retraso del vuelo de tres horas o más respecto de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo, un pasajero aéreo debe haberse presentado con la debida antelación a facturación.

21. Del artículo 3, apartados 1, letra a), y 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que este Reglamento es aplicable a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a condición, en primer lugar, de que dichos pasajeros dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, en segundo lugar, de que se presenten con la debida antelación a facturación, excepto en caso de cancelación, contemplada en el artículo 5 de dicho Reglamento. Dado que ambos requisitos son acumulativos, la presentación de un pasajero a facturación no puede presumirse por el hecho de que dicho pasajero disponga de una reserva confirmada para el vuelo de que se trate (auto de 24 de octubre de 2019, easyJet Airline, C-756/18, EU:C:2019:902, apartado 25). Se debe aclarar que el efecto útil del mencionado artículo 3, apartado 2, letra a), exige que los pasajeros se presenten con la debida antelación en el aeropuerto, concretamente ante un representante del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, al objeto de ser transportados al destino previsto, aunque ya hayan facturado en línea antes de acudir al aeropuerto.

22. En el presente asunto, las cuestiones prejudiciales planteadas por el órgano jurisdiccional remitente se basan en la premisa de que el pasajero afectado no se presentó a facturación con la debida antelación. En estas circunstancias, la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 presupone que, en el marco del artículo 3, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento, el gran retraso en la llegada de un vuelo a su destino final, es decir, el retraso igual o superior a tres horas, se equipare a una cancelación de vuelo, en el sentido del artículo 5 del mencionado Reglamento.

23. A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que los artículos 5 y 7 del Reglamento n.º 261/2004, a la luz del principio de igualdad de trato, deben interpretarse en el sentido de que los pasajeros de vuelos retrasados, por un lado, pueden equipararse a los pasajeros de vuelos cancelados a efectos de la aplicación del derecho a compensación previsto en el artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento y, por otro, pueden invocar ese derecho a compensación cuando soporten, como consecuencia del retraso de un vuelo, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando lleguen al destino final tres horas o más después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo [véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros* (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartados 60, 61 y 69, y de 7 de julio de 2022, *SATA International — Azores Airlines* (Fallo generalizado en el sistema de suministro de combustible), C-308/21, EU:C:2022:533, apartado 19 y jurisprudencia citada)].

24. En la sentencia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros* (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartados 49, 52 y 60, el Tribunal de Justicia comparó el tipo y la importancia de los trastornos y las molestias sufridos por un pasajero de un vuelo cancelado que había tenido que esperar a que se le ofreciera un vuelo alternativo y los sufridos por un pasajero de un vuelo retrasado. Este último había tenido que esperar a que la aeronave estuviera lista para el despegue y se había presentado a facturación, puesto que embarcó. Por tanto, ambos tipos de pasajeros tuvieron que hacer acopio de paciencia para llegar a su destino final e indiscutiblemente sufrieron un perjuicio que se concretó en una pérdida de tiempo, que solo podía repararse, habida cuenta de su irreversibilidad, mediante una compensación. Estos pasajeros, que habían sufrido perjuicios similares, no podían, conforme al principio de igualdad de trato, recibir un trato diferente.

25. El elemento crucial que llevó al Tribunal de Justicia a equiparar el gran retraso en la llegada de un vuelo a la cancelación de un vuelo fue el hecho de que los pasajeros de un vuelo afectado por un gran retraso sufren, al igual que los pasajeros de un vuelo cancelado, un perjuicio que se concreta en una pérdida de tiempo irreversible, igual o superior a tres horas, que solo puede repararse mediante una compensación (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros*, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartados 52, 53 y 61; de 23 de octubre de 2012, *Nelson y otros*, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 54, y de 12 de marzo de 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, apartado 23). Así pues, en caso de cancelación de un vuelo o de gran retraso en la llegada de un vuelo a su destino final, el derecho a compensación previsto en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 está intrínsecamente ligado a que concurra esa pérdida de tiempo igual o superior a tres horas.

26. Pues bien, resulta muy probable que un pasajero que no se haya desplazado al aeropuerto, como parece ser el caso del demandante en el litigio principal, por disponer de elementos suficientes para concluir que el vuelo llegaría a su destino final con un gran retraso, no haya sufrido esa pérdida de tiempo.

27. En efecto, procede recordar que una pérdida de tiempo no es un daño generado a raíz de un retraso, sino que constituye una molestia, al igual que otras molestias que subyacen a las situaciones de denegación de embarque, de cancelación de vuelo y de gran retraso y que acompañan a esas situaciones, como las incomodidades, el hecho de verse temporalmente privado de medios de comunicación disponibles normalmente (sentencia de 23 de octubre de 2012, *Nelson y otros*, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 51) o el hecho de no poder gestionar de forma continuada los asuntos personales, familiares, sociales o profesionales (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de septiembre de 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, apartados 20 y 21).

28. A este respecto, dado que todos los pasajeros de vuelos retrasados sufren de la misma forma la pérdida de tiempo que da lugar a la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, es posible compensarla mediante una medida estandarizada, sin que sea necesario llevar a cabo una apreciación concreta de la situación individual de cada pasajero afectado. Por lo tanto, este tipo de medidas pueden aplicarse inmediatamente (sentencia de 23 de octubre de 2012, *Nelson y otros*, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 52).

29. En segundo lugar, es preciso subrayar que, en los apartados 33 a 36 y 39 de la sentencia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros* (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), confirmada por la sentencia de 21 de diciembre de 2021, *Corendon Airlines* (C-395/20, EU:C:2021:1041), apartado 18, el Tribunal de Justicia declaró que los vuelos cancelados y los vuelos retrasados constituyen dos categorías muy diferentes de vuelos, puesto que, con arreglo al artículo 2, letra l), del citado Reglamento, la cancelación, a diferencia del retraso del vuelo, es consecuencia de que no se haya efectuado un vuelo inicialmente previsto.

30. Ahora bien, cuando un vuelo sufre un gran retraso, está previsto que se realice, de modo que deben llevarse a cabo los trámites de facturación. De ello se deduce que no puede eximirse a los pasajeros de un vuelo retrasado de la obligación de presentarse a facturación, establecida expresamente en el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004.

31. Así pues, de las consideraciones anteriores resulta que no procede equiparar, a los efectos del artículo 3, apartado 2, letra a), del mencionado Reglamento, el gran retraso en la llegada de un vuelo a su destino final a la cancelación de un vuelo.

32. Por último, ha de precisarse que un perjuicio causado por no haber asistido a una cita profesional debe considerarse un perjuicio individual, inherente a la situación particular del pasajero afectado, y, por ello, no puede ser indemnizado mediante la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento, que solo tiene por objeto compensar, de manera estandarizada e inmediata, los perjuicios que son prácticamente idénticos para todos los pasajeros afectados (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de julio de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, apartados 28, 30, 31 y 33).

33. No obstante, tal perjuicio individual puede ser objeto de una «compensación suplementaria» con arreglo al artículo 12 del Reglamento n.º 261/2004, la cual exige que la reclamación se base en el Derecho nacional o internacional [véanse, en este sentido, las sentencias de 29 de julio de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, apartados 35 y 36, y de 8 de junio de 2023, Austrian Airlines (Vuelo de repatriación), C-49/22, EU:C:2023:454, apartado 36].

34. A la luz de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, para tener derecho a la compensación prevista en los artículos 5, apartado 1, y 7, apartado 1, de dicho Reglamento en caso de gran retraso del vuelo, es decir, un retraso de tres horas o más respecto de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo, el pasajero aéreo debe haberse presentado con la debida antelación a facturación o, en caso de que haya facturado en línea, debe haberse presentado con la debida antelación en el aeropuerto ante un representante del transportista aéreo encargado de realizar el vuelo.

Segunda cuestión prejudicial

35. Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a la segunda cuestión prejudicial por cuanto es indiferente que el pasajero dispusiera de elementos lo suficientemente seguros que indicaran que el vuelo llegaría a su destino final con un gran retraso.

Costas

36. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

El artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que, para tener derecho a la compensación prevista en los artículos 5, apartado 1, y 7, apartado 1, de dicho Reglamento en caso de gran retraso del vuelo, es decir, un retraso de tres horas o más respecto de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo, el pasajero aéreo debe haberse presentado con la debida antelación a facturación o, en caso de que haya facturado en línea, debe haberse presentado con la debida antelación en el aeropuerto ante un representante del transportista aéreo encargado de realizar el vuelo.

Firmas