Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

3 settembre 2020 *

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articoli 5 e 9 – Obbligo del vettore aereo di offrire una sistemazione in albergo ai passeggeri il cui volo è stato cancellato – Danno subìto da un passeggero durante il suo soggiorno nell'albergo che forniva la sistemazione – Possibilità d'invocare la responsabilità del vettore aereo a causa della negligenza del personale dell'albergo»

Nella causa C-530/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria), con decisione del 17 giugno 2019, pervenuta in cancelleria l'11 luglio 2019, nel procedimento

**NM**, in qualità di commissario liquidatore della NIKI Luftfahrt GmbH,

contro

**ON,**

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da L.S. Rossi, presidente di sezione, A. Prechal (relatrice), presidente della Terza Sezione, e F. Biltgen, giudice,

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per ON, da E. Sommeregger, Rechtsanwalt;

– per il governo tedesco, da J. Möller, M. Hellmann ed E. Lankenau, in qualità di agenti;

– per il governo dei Paesi Bassi, da M.K. Bulterman e C.S. Schillemans, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da N. Yerrell e G. Braun, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

* Lingua processuale: il tedesco.

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia che vede contrapposti NM, in qualità di commissario liquidatore della NIKI Luftfahrt GmbH, società di trasporto aereo, e ON, in merito ad una domanda di risarcimento danni proposta da quest'ultima ai fini del risarcimento dei danni da essa subìti all'interno della struttura alberghiera in cui la NIKI Luftfahrt l'aveva alloggiata in seguito alla cancellazione del suo volo.

### Contesto normativo

#### *Diritto dell'Unione*

3 I considerando 1, 2, 13 e 19 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

«1) L'intervento dell'[Unione europea] nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(…)

13) I passeggeri il cui volo è cancellato dovrebbero poter ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o avere la possibilità di proseguire il viaggio con un volo alternativo in condizioni soddisfacenti, e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo.

(…)

19) I vettori aerei operativi dovrebbero tener conto delle speciali esigenze delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori».

4 L'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento prevede quanto segue:

«Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri in caso di:

(…)

b) cancellazione del volo;

(…)».

5 L'articolo 2 di detto regolamento dispone quanto segue:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(…)

i) "persona con mobilità ridotta": un soggetto la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto aereo, per via di una minorazione fisica (sensoriale o motoria, permanente o temporanea), di una insufficienza psichica, per ragioni di età o per via di qualunque altro fattore che generi una minorazione e la cui condizione richieda un'attenzione particolare e un adattamento alle sue esigenze del servizio offerto a tutti i passeggeri;

(…)».

6 Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004:

«In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

(…)

b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c) e;

(…)».

7 L'articolo 9 di tale regolamento, intitolato «Diritto ad assistenza», è così formulato:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, il passeggero ha diritto a titolo gratuito:

(…)

b) alla sistemazione in albergo:

– qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o

(…)

2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica.

3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta particolare attenzione ai bisogni delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei bambini non accompagnati».

8 L'articolo 12, intitolato «Risarcimenti supplementari», di detto regolamento, al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento».

### *Il diritto austriaco*

9 L'articolo 1313a dell'Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Codice civile generale) reca il testo seguente:

«Chiunque sia tenuto a una prestazione a favore di un altro è responsabile nei confronti di quest'ultimo della condotta colposa del suo legale rappresentante nonché di coloro dei quali si avvale per l'adempimento [della sua obbligazione], come se la condotta fosse sua propria».

### Procedimento principale e questioni pregiudiziali

10 Nell'ambito di un viaggio tutto compreso, ON disponeva di una prenotazione per un volo da Maiorca (Spagna) a Vienna (Austria), che doveva essere effettuato dalla NIKI Luftfahrt. In seguito alla cancellazione di detto volo, tale prenotazione è stata modificata e la partenza da Maiorca è stata rinviata alla sera del giorno successivo. A causa di detta cancellazione, ON si è vista offrire dalla NIKI Luftfahrt una sistemazione gratuita in un albergo locale.

11 Durante il suo soggiorno in tale albergo, ON, che si sposta su sedia a rotelle, è caduta e si è ferita gravemente dopo che le ruote anteriori della sua sedia a rotelle sono rimaste incastrate in una canaletta trasversale di un viottolo.

12 ON ha proposto un ricorso dinanzi al Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria) diretto alla condanna di NM al pagamento del risarcimento del danno da essa subìto. A tale titolo, essa afferma che l'incidente si era prodotto all'interno della struttura di detto albergo e che il personale del gestore dell'albergo stesso aveva agito con negligenza non avendo né ritirato né posto in sicurezza tale canaletta.

13 Con sentenza del 21 novembre 2018, detto giudice ha respinto il ricorso a motivo che il vettore aereo era tenuto a fornire esclusivamente una sistemazione, dato che il regolamento n. 261/2004 non prevede alcuna responsabilità per i danni derivanti dall'asserita negligenza del personale dell'albergo in cui viene offerta una sistemazione in forza del regolamento.

14 ON ha interposto appello avverso tale sentenza dinanzi all'Oberlandesgericht Wien (Tribunale superiore del Land, Vienna, Austria), il quale, con ordinanza del 14 febbraio 2019, ha annullato tale sentenza. Secondo detto giudice, in conformità al diritto nazionale, applicabile parallelamente al regolamento n. 261/2004 in forza dell'articolo 12 del regolamento stesso, il vettore aereo è responsabile del comportamento negligente del personale dell'albergo che ha incaricato al fine di adempiere l'obbligo di effettuare le prestazioni previste all'articolo 9, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 261/2004. Pertanto l'Oberlandesgericht Wien (Tribunale superiore del Land, Vienna) ha rinviato la causa dinanzi al giudice di primo grado ai fini di un esame delle circostanze precise dell'incidente di cui trattasi nel procedimento principale.

15 NM ha quindi proposto ricorso per cassazione dinanzi all'Oberster Gerichtshof (Corte suprema, Austria) per veder dichiarato che la NIKI Luftfahrt aveva adempiuto l'obbligo ad essa incombente a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 fornendo gratuitamente una sistemazione ad ON, considerando che, peraltro, il vettore aereo non è segnatamente tenuto a verificare le strutture dell'albergo che propone per evitare il sorgere della sua responsabilità.

16 Secondo il giudice del rinvio, in primo luogo, dalla giurisprudenza della Corte risulta che l'inosservanza di tale obbligo di fornire una sistemazione comporta per il passeggero un diritto a compensazione pecuniaria, fondato direttamente sul regolamento n. 261/2004, delle somme che risultano necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore aereo nel prestare assistenza al suddetto passeggero (sentenze del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a., C-83/10, EU:C:2011:652,

punto 44, nonché del 31 gennaio 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punto 51). Orbene, non si può escludere che la Corte assimili l'adempimento carente di tale obbligo ad un inadempimento e ammetta anche, in tal caso, il diritto al risarcimento direttamente sulla base del regolamento n. 261/2004, anche se, nel caso di un adempimento carente dello stesso obbligo, secondo il giudice del rinvio, si tratterebbe di risarcire i danni mediante il pagamento di una compensazione il cui importo sarebbe superiore al costo della sistemazione e che, conformemente all'impianto sistematico del regolamento n. 261/2004, potrebbe quindi ricadere nell'ambito di applicazione dell'articolo 12.

17 In secondo luogo, detto giudice precisa che il vettore aereo potrebbe essere del pari considerato responsabile del comportamento del personale dell'albergo che fornisce la sistemazione in base all'articolo 1313a del Codice Civile generale, a condizione, tuttavia, che tale personale abbia agito nel contesto dell'adempimento di un obbligo incombente al vettore suddetto. A tal fine, sarebbe di importanza fondamentale determinare la natura dell'obbligo gravante sul vettore suddetto in forza dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 261/2004. Se tale obbligo dovesse essere inteso nel senso che il vettore aereo è tenuto soltanto ad offrire una sistemazione in albergo e a pagarne i costi, il vettore aereo sarebbe allora responsabile solo della scelta dell'albergo e non già del comportamento del personale di tale albergo.

18 Per contro, sarebbe anche ipotizzabile un'interpretazione più ampia di tale disposizione, secondo cui il vettore aereo sarebbe debitore della sistemazione in quanto tale. In questo contesto, secondo il diritto austriaco, il vettore aereo sarebbe responsabile delle negligenze del personale dell'albergo che offre la sistemazione e dovrebbe quindi fornire la prova dell'assenza di colpa, in caso di obiettivo errore del personale commesso all'interno della struttura alberghiera.

19 Secondo il giudice del rinvio, anche se, certamente, il dettato dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 esige esclusivamente «l'offerta» di una sistemazione in albergo, l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, ricordato al considerando 1 di detto regolamento, militerebbe a favore di un'interpretazione più ampia dell'obbligo di sistemazione in albergo, in particolare in quanto il passeggero avrebbe allora la possibilità di citare il vettore aereo per ottenere il risarcimento del danno subito all'interno della struttura alberghiera. Tale vettore, in questo caso, non si vedrebbe imporre una responsabilità sproporzionata in quanto potrebbe rivalersi contro il gestore di detto albergo in conformità al contratto in vigore tra loro. Dato che l'obbligo di sistemare un passeggero in un albergo dev'essere eseguito solo in caso di inadempimento del vettore aereo, sarebbe naturale che fosse il vettore aereo e non il passeggero a sopportare il rischio di un ricorso giurisdizionale proposto dinanzi al giudice di uno Stato membro diverso da quello in cui si trova la sua sede.

20 Alla luce di quanto sopra, l'Oberster Gerichtshof (Corte suprema) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le questioni pregiudiziali seguenti:

«1) Se un vettore aereo il quale, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (…) n. 261/2004 (…) debba fornire l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento medesimo, sia responsabile, in base a detto regolamento, del danno da lesione patito dal passeggero a causa del comportamento negligente dei dipendenti dell'albergo messo a disposizione dal vettore aereo.

2) Qualora la risposta alla prima questione sia negativa:

Se l'obbligo del vettore aereo di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del [regolamento n. 261/2004] sia limitato al fatto di procurare un albergo al passeggero e di sostenere i costi della sistemazione ovvero se il vettore aereo sia debitore della sistemazione in quanto tale».

## Sulle questioni pregiudiziali

21 Si deve osservare preliminarmente che la prima questione verte, in sostanza, sulle conseguenze che il regolamento n. 261/2004 potrebbe ricollegare all'adempimento carente dell'obbligo di assistenza incombente al vettore aereo in forza dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento, mentre la seconda questione ha lo scopo di determinare il contenuto di tale obbligo. Occorre quindi esaminare, in primo luogo, la seconda questione.

### *Sulla seconda questione*

22 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se l'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che l'obbligo incombente al vettore aereo, in forza di detta disposizione, di offrire gratuitamente ai passeggeri cui quest'ultima si riferisce una sistemazione in albergo implica non solo che tale vettore sia tenuto a trovare per essi una camera d'albergo e a pagarne i costi, ma anche a farsi carico delle modalità della sistemazione in albergo come tali.

23 Secondo giurisprudenza costante, ai fini dell'interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione si deve tenere conto non solo dei suoi termini, ma anche del contesto e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 18 gennaio 2017, NEW WAVE CZ, C-427/15, EU:C:2017:18, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

24 Riguardo alla formulazione della disposizione di cui trattasi, si deve osservare che l'articolo 9 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto ad assistenza» prevede, al suo paragrafo 1, lettera b), che i passeggeri interessati, tra cui quelli contemplati all'articolo 5 del regolamento, relativo alla cancellazione di un volo, hanno diritto a titolo gratuito alla sistemazione in albergo, qualora, in particolare, siano necessari uno o più pernottamenti. Quindi, i termini «[hanno] diritto a titolo gratuito (…) alla sistemazione in albergo» rispondono alla volontà del legislatore dell'Unione di evitare che i passeggeri obbligati, in seguito alla cancellazione del loro volo, a pernottare in un albergo in attesa della partenza del volo successivo, debbano sopportare essi stessi l'onere della ricerca di una camera d'albergo e del pagamento dei relativi costi, sicché tali passeggeri devono essere assistiti dal vettore aereo che deve prendere le disposizioni necessarie a tale scopo. Per contro, dal testo di tale disposizione non risulta espressamente che il legislatore dell'Unione abbia voluto imporre ai vettori aerei, oltre detta assistenza ai passeggeri, l'obbligo di assumersi anche, direttamente o avvalendosi di alberghi da essi incaricati, le loro modalità di sistemazione come tali.

25 Il contesto in cui si colloca l'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 corrobora un'interpretazione secondo cui i vettori aerei non sono tenuti ad organizzare essi stessi l'effettiva attuazione della sistemazione in albergo. Infatti, l'articolo 9, paragrafo 2, di tale regolamento prevede che i vettori aerei sono tenuti, nell'ambito del diritto di assistenza ai passeggeri interessati, a proporre loro la possibilità, in particolare, di effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o di inviare a titolo gratuito due messaggi di posta elettronica. Orbene, anche se deriva da tale disposizione che il vettore aereo deve effettivamente mettere gratuitamente a disposizione i mezzi per effettuare dette azioni, non se ne può dedurre che tale vettore sia in tal modo tenuto ad organizzare, sotto la propria responsabilità, l'attuazione delle operazioni di telecomunicazione necessarie a tale scopo.

26 Questa interpretazione è, inoltre, corroborata dall'obiettivo perseguito dal regolamento n. 261/2004 che, in conformità ai suoi considerando 1 e 13, mira a garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, in particolare garantendo a quanti incorrono nella cancellazione del volo un'adeguata assistenza nell'attesa del volo successivo. A tal fine, il regolamento n. 261/2004 consente a tali passeggeri di beneficiare di misure risarcitorie uniformi e immediate come, eventualmente, l'offerta di una sistemazione gratuita in albergo, quale prevista all'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), di tale

regolamento, cioè misure dirette a soddisfare i bisogni immediati, in loco, dei passeggeri, a prescindere dalla causa della cancellazione del volo in questione (v., in tal senso, sentenza del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 86).

27 Tenuto conto di tale obiettivo, non può essere ammessa un'interpretazione dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 261/2004 secondo cui il vettore aereo stesso dovrebbe, sotto la sua responsabilità, assumersi l'onere delle modalità della sistemazione dei passeggeri interessati, in quanto le operazioni necessarie per svolgere con successo tale tipo di assistenza esulano dall'ambito del sistema di assistenza uniforme e immediato, in loco, che il legislatore dell'Unione ha inteso instaurare a beneficio dei passeggeri.

28 Si deve aggiungere che l'interpretazione secondo cui il vettore aereo non è tenuto ad assumersi esso stesso l'onere delle modalità di sistemazione in albergo non è, anzitutto, invalidata dalla circostanza, considerata da ON come inaccettabile, che tale interpretazione possa implicare che il passeggero divenga la controparte contrattuale del gestore dell'albergo che fornisce tale sistemazione. Al riguardo, è sufficiente constatare che l'articolo 9, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 261/2004 si limita ad enunciare un obbligo a carico del vettore aereo di offrire gratuitamente ai passeggeri interessati una sistemazione in albergo, senza definire le modalità che disciplinano i rapporti contrattuali eventualmente derivanti dall'attuazione di tale obbligo.

29 Inoltre, contrariamente a quanto sostiene, in sostanza, ON, tale interpretazione non svuota di contenuto l'obbligo previsto a carico del vettore aereo, al paragrafo 3 dell'articolo 9 del regolamento n. 261/2004, di prestare, nell'applicare tale articolo, particolare attenzione ai bisogni delle persone a mobilità ridotta. Infatti, anche se il vettore aereo non è tenuto ad assumersi esso stesso l'onere delle modalità di sistemazione in albergo dei passeggeri che sono incorsi nella cancellazione del volo, ciò non toglie che esso deve offrire loro un'assistenza adeguata, come viene precisato al considerando 13 di detto regolamento, il che implica che il vettore aereo deve selezionare con cura l'albergo, dopo essersi assicurato che tale albergo sia idoneo a rispondere a ragionevoli requisiti di qualità e di sicurezza e, quando si tratta di persone a mobilità ridotta come ON, che tale albergo sia strutturato in modo da poterle accogliere in buone condizioni, avvertendo eventualmente l'albergo stesso della situazione di mobilità ridotta dei passeggeri interessati.

30 Infine, anche se, come osserva il giudice del rinvio, alla luce dell'obiettivo di tutela dei passeggeri è possibile ipotizzare un'interpretazione più ampia dell'obbligo di assistenza incombente ai vettori aerei, secondo cui essi stessi sarebbero tenuti ad assumersi l'onere delle modalità di sistemazione in albergo dei loro passeggeri e in quanto questi ultimi potrebbero avere la possibilità, in funzione delle condizioni e delle modalità che disciplinano la responsabilità ex delicto nel diritto nazionale, di citare il loro vettore aereo in una situazione come quella di cui trattasi nel procedimento principale, è giocoforza constatare che il regolamento n. 261/2004 ha attuato tale protezione in modo più limitato, instaurando un sistema di assistenza uniforme e immediata, come ricordato al punto 26 della presente sentenza.

31 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che l'obbligo incombente al vettore aereo, in forza di detta disposizione, di offrire gratuitamente ai passeggeri che vi sono contemplati una sistemazione in albergo non comporta che tale vettore sia tenuto ad assumersi l'onere delle modalità di sistemazione in albergo come tali.

***Sulla prima questione***

32 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo che, in forza dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento abbia offerto una sistemazione in albergo a un passeggero il cui volo è stato cancellato possa essere tenuto, già solo in base a tale regolamento, a risarcire detto passeggero dei danni causati da un illecito commesso dal personale di tale albergo.

33 Al riguardo, il giudice del rinvio considera che dalla giurisprudenza citata al punto 16 della presente sentenza risulta che l'inosservanza dell'obbligo di fornire una sistemazione comporta per il passeggero il diritto a compensazione pecuniaria, fondato direttamente sul regolamento n. 261/2004, avente ad oggetto somme che risultano necessarie, appropriate e ragionevoli per ovviare all'omissione del vettore aereo nel prestare assistenza al passeggero. Secondo detto giudice, ne potrebbe derivare che il diritto alla compensazione pecuniaria si colleghi anche all'esecuzione carente di detto obbligo da parte del vettore aereo.

34 Si deve osservare preliminarmente che l'ipotesi di un illecito commesso dal vettore aereo, su cui si basa la prima questione, poggia sulla premessa che l'obbligo di assistenza incombente, in forza dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, a tale vettore si estenda all'assunzione dell'onere delle modalità di sistemazione dei passeggeri interessati, in modo tale che un illecito eventualmente commesso dall'albergo incaricato da detto vettore in tal contesto potrebbe risolversi in un adempimento carente di detto obbligo da parte del vettore stesso, facendo sorgere la sua responsabilità.

35 Orbene, tenuto conto della risposta fornita alla seconda questione, tale premessa dev'essere considerata errata.

36 In ogni caso, si deve constatare che, come ha fatto il giudice del rinvio, il diritto a compensazione pecuniaria di cui fruiscono i passeggeri nel caso in cui il vettore aereo non ha adempiuto l'obbligo di assistenza previsto all'articolo 9 del regolamento n. 261/2004 riguarda esclusivamente il rimborso di somme che, alla luce delle circostanze specifiche di ogni fattispecie, risultano necessarie, appropriate e ragionevoli per ovviare all'omissione del vettore aereo nell'assistenza suddetta.

37 Pertanto, il diritto al risarcimento di dette somme rientra pienamente nella logica del sistema di misure risarcitorie uniformi e immediate instaurato da tale regolamento a favore dei passeggeri, in quanto dette somme servono a compensare le spese effettuate da tali passeggeri per procurarsi le stesse prestazioni uniformi e immediate che il vettore aereo avrebbe dovuto offrire loro, senza che sia a tal fine necessario procedere ad una valutazione caso per caso della situazione specifica di ogni passeggero.

38 Per contro, la riparazione dei danni individuali sorti da un illecito commesso dal personale dell'albergo selezionato dal vettore aereo ai fini della sistemazione prevista all'articolo 9 del regolamento n. 261/2004 richiederebbe necessariamente una valutazione caso per caso dell'entità di tali danni, ed eccederebbe l'ambito delle misure risarcitorie uniformi e immediate previste dal regolamento n. 261/2004.

39 Al riguardo, la Corte ha già dichiarato che il regolamento n. 261/2004 non prevede la compensazione pecuniaria dei danni individuali, il cui risarcimento richiede necessariamente una valutazione caso per caso dell'entità del danno causato (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punto 31).

40 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che il regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che un vettore aereo che, in forza dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento, abbia offerto una sistemazione in albergo a un

passeggero che ha visto cancellato il suo volo non può essere tenuto, sulla sola base di tale regolamento, a indennizzare detto passeggero per i danni causati da un illecito commesso dal personale di tale albergo.

## Sulle spese

41 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Ottava Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, deve essere interpretato nel senso che l'obbligo incombente al vettore aereo, in forza di detta disposizione, di offrire gratuitamente ai passeggeri che vi sono contemplati una sistemazione in albergo non comporta che tale vettore sia tenuto ad assumersi l'onere delle modalità di sistemazione in albergo come tali.**

2) **Il regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che un vettore aereo che, in forza dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento, abbia offerto una sistemazione in albergo a un passeggero che ha visto cancellato il suo volo non può essere tenuto, sulla sola base di tale regolamento, a indennizzare detto passeggero per i danni causati da un illecito commesso dal personale di tale albergo.**

Firme