

- I -

TRIBUNALE DI CAGLIARI, Ufficio del Giudice di pace, 22 ottobre 2001, n. 1327 – M. PIRAS
Giudice - Lussu (avv. G.Dore e A.De Giudici) – c. Società Meridiana S.p.a. (avv.
M.Meridda e V. Del Vicario)

**Contratto di trasporto – Inadempimento contrattuale - Overbooking – Dolo incidente -
Prescrizione semestrale – Possibile contrasto con la normativa comunitaria sui diritti del
consumatore - Risarcimento del danno – Inadempimento contrattuale.**

(C.civ. artt. 1337, 1375, 1440, 1453, 2947; C. nav. art. 418, 942; l. 281/98; Reg.CE 295/91)

In tema di contratto di trasporto non è necessario rimettere davanti alla Corte CE la questione pregiudiziale in ordine ad un possibile contrasto tra la prescrizione semestrale prevista dall'art. 418 c.nav. per far valere i diritti dei passeggeri, e la tutela dei consumatori prevista dalle norme comunitarie. Tuttavia una compagnia aerea che pratica l' overbooking, è comunque tenuta al risarcimento del danno ex art. 1440 c.c. a causa dei raggiri posti in essere dalla stessa, che determinano per l'altro contraente condizioni più onerose nell'esecuzione del contratto (1).

- II -

TRIBUNALE DI CAGLIARI, Ufficio del Giudice di pace, 15 maggio 2002, n. 731 – I. MURRONI
Giudice – C.Dore (avv. G.Dore e A.De Giudici) – c. Società Meridiana S.p.a. (avv.
M.Meridda e V. Del Vicario)

Contratto di trasporto – Overbooking – Illecito extra-contrattuale – Risarcimento del danno.

(C.civ. artt. 2043, 2947; C. nav. art. 418, 942; Reg.CE 295/91)

Una compagnia aerea che riceva ed accetti prenotazioni per uno stesso volo in quantità superiore all'effettiva capienza dell'aereo impiegato, e si rifiuti pertanto di imbarcare un passeggero in possesso di un regolare biglietto, è tenuta al risarcimento del danno in virtù di un illecito extra contrattuale (2) .

- III -

TRIBUNALE DI CAGLIARI, Ufficio del Giudice di pace, 27 giugno 2003, n. 1139 –
A.M.GUARIERI *Giudice* – Putzolu e Carboni (avv. G.Dore, A.De Giudici e L.Angioni) – c.
Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.a. (avv. D.Scano)

**Contratto di trasporto – Overbooking – Inadempimento contrattuale – Dolo incidente –
Risarcimento del danno.**

(C.civ. artt. 1337, 1375, 1440, 1453, 2043, 2947; C. nav. art. 418, 942; l. 281/98; Reg.CE 295/91)

Una compagnia aerea che pratica overbooking è ritenuta responsabile sia di inadempimento contrattuale che per fatto illecito ex art. 1440 c.c., ed è tenuta pertanto al risarcimento dei danni al passeggero. (3)

(1-2-3) Overbooking aerea: i diritti dei passeggeri

Le sentenze dei Giudici di pace, oggetto della presente nota, riguardano la vicenda di alcuni viaggiatori i quali, presentatisi davanti agli sportelli della compagnia aerea per il disbrigo delle formalità per l'imbarco muniti di regolare biglietto, apprendevano che il loro volo era completo e di conseguenza non avrebbero potuto essere imbarcati.

La causa di questo impedimento è stata il c.d. overbooking (sovraprenotazione) che si verifica qualora una compagnia aerea (ben conscia del fatto che, statisticamente, non tutti coloro che hanno prenotato e acquistato un biglietto si presenteranno poi regolarmente alla partenza) accetti prenotazioni per uno stesso volo in quantità superiore all'effettiva capienza dell'aereo impiegato.

Le norme sull'overbooking

Di fronte ad un caso di overbooking si deve anzitutto considerare che il rapporto tra il passeggero e la compagnia aerea, configura un contratto di trasporto aereo e, come tale, soggetto alla disciplina dei contratti in generale, il suo elemento tipizzante è costituito dall'obbligazione del vettore di trasferire persone e cose.

E' il caso di evidenziare che è ormai pacifico, in giurisprudenza e dottrina, che l'adozione dell'overbooking viene fatta dal vettore aereo a suo rischio e pericolo nel senso che, qualora, il passeggero in possesso di regolare biglietto non venga imbarcato sul volo previsto, si configura un inadempimento contrattuale che determina il diritto del passeggero stesso ad ottenere il risarcimento del danno subito ¹.

Anche se il contratto aereo di persone si inquadra in quello di trasporto così come definito dal c.c., la sua disciplina è essenzialmente contenuta nelle norme dettate in materia dal c.nav. e nella normativa comunitaria, cui è d'uopo pertanto fare riferimento.

In particolare, l'art. 942 c.nav. disciplina la responsabilità del vettore anche per i danni derivanti dalla ritardata o mancata esecuzione del trasporto e per liberarsi dalla responsabilità deve provare di aver adottato tutte le misure necessarie e possibili, ossia le misure concrete per evitare il danno ².

Poiché il fenomeno dell'overbooking, nella prassi, era divenuto un fenomeno diffuso e gravemente penalizzante per i consumatori, lo stesso è stato anche oggetto di una regolamentazione in sede comunitaria, applicabile se l'aeroporto di partenza è situato in uno stato membro della Comunità Europea. Il Regolamento n. 295/91 ha introdotto una serie di tutele a favore delle "vittime" dell'overbooking: difatti, esso stabilisce che, in caso di rifiuto di essere imbarcati (pur in possesso di regolare biglietto e prenotazione confermata) il passeggero abbia diritto a scegliere tra la restituzione del prezzo del biglietto, oppure un volo prima possibile, o, ancora, un volo in una data a lui conveniente.

Ma soprattutto il Reg.CE individua una base risarcitoria minima dovuta dalla compagnia al passeggero lasciato a terra.³

¹ Cass.25 agosto 1992, n. 9854; e Cavalli, "Rifiuto all'imbarco e overbooking", in Dir. Comunitario Scambi internaz., 1993,p. 313; vedi anche Girardi, "Recenti sviluppi della regolamentazione dell'overbooking...", id.1992,p.413.

² cfr. Giudice di Pace di Sassari 4 novembre 1998, in Foro it.,I,c. 1073.

³ Ex art 4 Reg.CE n. 295/91: chi è lasciato a terra ha altresì diritto al rimborso delle spese per una comunicazione, ed, eventualmente, al vitto ed all'alloggio fino all'effettiva partenza: il regolamento, in sostanza, vieta che la compagnia "abbandoni" il passeggero senza alcuna assistenza.

Occorre precisare che la compagnia è comunque tenuta, in ogni caso, a pagare immediatamente (ed indipendentemente dalla prova di aver subito un danno) un risarcimento pari a 150 euro per i voli fino a 3500 chilometri, e di 300 euro per gli altri. In pratica, il regolamento prevede una tutela minima per i passeggeri, vittime incolpevoli di una pratica forse necessaria ma certo non piacevole; il problema principale è costituito dalla scarsa informazione in materia, che rischia di vanificare l'esistenza della tutela stessa

Le decisioni dei giudici

Le tre sentenze qui riportate, affrontano e risolvono il problema dell'overbooking in maniera difforme anche per le particolarità di ciascun caso:

Nella **sentenza n. 1327/01**,⁴ è stata posta anzitutto la questione di compatibilità della prescrizione semestrale ex art. 418 c.nav. con i dettami comunitari.

Infatti la domanda principale dell'attrice era volta a far valere l'inadempimento contrattuale della compagnia, nonostante fossero già trascorsi i sei mesi dalla verifica dell'accaduto, che in base al citato art. 418 c.nav. si prescrive infatti col decorso di sei mesi dall'arrivo a destinazione del passeggero o, in caso di mancato arrivo, dal giorno in cui il passeggero sarebbe dovuto arrivare (art. 418 c.nav.)⁵.

A fronte della citata eccezione di prescrizione da parte della Compagnia aerea convenuta, l'attrice aveva sostenuto che il dettato normativo che prevedeva l'assai esiguo termine di prescrizione semestrale pareva essere in contrasto con le disposizioni contenute nel reg. CE n. 295/91⁶, nelle direttive CE nn.85/577, 84/450, 93/13, 90/314 e nella l. 281/98 attuativa delle disposizioni comunitarie; tutte norme poste a salvaguardia dei diritti riconosciuti all'utente: quali la compensazione minima, l'informazione circa le norme applicabili, la qualità dei servizi e un'adeguata informazione, la corretta pubblicità ed inoltre la correttezza, la trasparenza e l'equità nei rapporti contrattuali con gli utenti.

Peraltro il giudicante non ha ritenuto opportuno, rimettere la questione alla Corte CE, ritenendo che i diritti previsti dalla normativa comunitaria, se non rispettati, implicano una responsabilità contrattuale o extra contrattuale, cui consegue il risarcimento del danno proprio alla stregua della normativa contenuta nel c. nav., posta anch'essa a tutela del contraente più debole, e dei medesimi diritti, seppur con un differente termine per farli valere in giudizio e che la brevità di quest'ultimo non potesse essere configgente con la tutela dei c.d. consumatori prevista dalla normativa comunitaria.

Sul punto si osserva che da diversi anni a questa parte, l'esigenza di una migliore e più generalizzata tutela dei consumatori, in considerazione della loro posizione contrattualmente debole, è stata maggiormente avvertita anche dal legislatore italiano. Quest'ultimo, muovendosi lungo le direttrici tracciate in sede comunitaria, ha a tal fine predisposto con L. 281/98, uno specifico sistema normativo, riconoscendo a consumatori ed utenti una serie di diritti, tra cui quello alla sicurezza e qualità dei prodotti e dei servizi (art. 1 comma 2 lett.b), all'erogazione di servizi pubblici secondo standard di qualità e di efficienza (art. 1 comma 2 lett.g), ad una adeguata informazione ed ad una corretta pubblicità in ordine agli stessi (art.1 comma 2 lett.c), ed inoltre alla correttezza, trasparenza ed equità nei rapporti contrattuali concernenti beni e servizi.

Ma il tentativo di fornire un'adeguata protezione agli utenti col riconoscimento dei suddetti diritti, potrebbe ritenersi vanificato dall'applicazione di un termine così breve di prescrizione così breve, quale quello semestrale stabilito dall'art. 418 c. nav..

La *ratio* di tale termine va infatti ricercata nel periodo storico a cui si riferisce il nostro codice della navigazione che, risalendo ad un'epoca (1942) in cui il trasporto aereo era praticamente inesistente (e tanto più lo era quello a scopo turistico o professionale) è stato emanato per disciplinare prevalentemente il trasporto marittimo e terrestre.

⁴ La vicenda riguarda una passeggera la quale, in possesso di regolare biglietto per il volo diretto Cagliari-Firenze, presentatasi in tempo utile all'aeroporto di Elmas, veniva informata, unitamente ad altri passeggeri, che il volo era ormai completo per cui l'unica alternativa era quella di raggiungere Firenze via Roma, con relativo scalo, cambio di aeromobile e conseguente attesa intermedia. Ritenendo non corretto il comportamento della compagnia, la passeggera ricorreva pertanto al G. di Pace di Cagliari.

⁵ Manca, *Studi di diritto della navigazione*, (Vol.II), Milano, 1961,p.141. Da notare qui che nei trasporti che hanno inizio o termine fuori d'Europa la prescrizione dei diritti sopra indicati si compie col decorso di un anno.

⁶ Da evidenziare qua la nuova posizione comune (CE) n. 27/2003, definita dal Consiglio che, deliberando in conformità della procedura di cui all'art. 251 Tratt.CE, in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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 Reg. CE n. 295/91.

Stante tale dubbio dunque, la rimessione della questione alla Corte CE per valutare la compatibilità del predetto termine di prescrizione con la normativa sopra richiamata in materia di tutela del consumatore poteva consentire una maggiore chiarezza in ordine ai diritti del passeggero.⁷

Pur ritenendo maturata la prescrizione semestrale in ordine alla domanda “contrattuale”, venendo poi al merito della decisione qui in commento, il G. di pace ha ravvisato, in ordine al comportamento precontrattuale della compagnia aerea, la figura del *dolo incidente*, ex art.1440 c.c.⁸.

Tale fattispecie è quella che prevede una responsabilità risarcitoria in caso di raggiri posti in essere da un contraente che abbiano determinato per l'altro condizioni più onerose, la quale è applicabile esplicitamente anche al contratto di trasporto e soggetto alla prescrizione quinquennale di cui all'art. 2947 c.c.. La disposizione di cui all'art. 1440 c.c. costituisce quindi applicazione del principio generale di buona fede contenuto nell'art. 1337 c.c. (responsabilità precontrattuale), che impone alla parte il dovere di correttezza nel corso della formazione del contratto⁹.

Il giudicante, in tale pronuncia, ha seguito il filone giurisprudenziale secondo il quale il fatto ascrivibile al vettore e suoi dipendenti, oltre a costituire violazione degli obblighi nascenti dal contratto di trasporto, viola il principio del *neminem laedere*. In tale ipotesi essendovi stato dunque il concorso dell'azione contrattuale con quella extra contrattuale, spirato il termine utile per l'esercizio della prima, è stata accolta la seconda in quanto proposta, in via subordinata, entro il termine di prescrizione di cinque anni¹⁰.

Il giudice riconoscendo dunque la responsabilità della Meridiana - in sintonia con quanto previsto dagli articoli 1337 e 1375 del c.c., secondo i quali, nella formazione e nell'esecuzione del contratto le parti devono comportarsi secondo buona fede¹¹ e del successivo art. 1440 c.c., secondo cui il contraente che non abbia rispettato tali principi è colpevole del c.d. *dolo incidente* e risponde dei danni causati alla controparte. - l'ha condannata al risarcimento dei danni causati alla viaggiatrice per la perdita di tempo subita e per il maggior sacrificio fisico e lo stress derivato dallo scalo a Roma e dalla relativa attesa protrattasi per diverse ore¹²; condannandoli equitativamente con una cifra di oltre due volte superiore a quella prevista in via automatica dal Reg. CE n. 295/91.

Nella sentenza **n.731/02**, che nel fatto ricalca la precedente¹³, il G.di pace si è invece limitato “salomonicamente” ad accogliere la domanda di risarcimento extra contrattuale, liquidandola espressamente nei soli limiti dei 150 euro previsti dal Reg.CE 295/91 come compensazione a favore del passeggero cui sia negato l'imbarco¹⁴.

Va notato che la differenza tra questa decisione e la precedente in commento, risiede anzitutto nel fatto che a detta del secondo giudice il comportamento illecito della compagnia aerea era sanzionabile solamente ai sensi dell'art. 2043 c.c. a titolo di illecito extra-contrattuale e che, non essendo stata fornita la prova di un pregiudizio economico da parte dell'attore, non era ipotizzabile una ulteriore condanna di risarcimento per il danno morale oltre i limiti di quello stabilito in via forfetaria dal citato art. 4 del Reg.CE.

⁷ In base all'art. 234 Tratt.CE “La Corte CE è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale a) sull'interpretazione del TrattatoCE; b) sulla validità e l'interpretazione degli atti compiuti dalle istituzioni della Comunità...”

⁸ In base all'art. 1440 c.c. “ Se i raggiri nono sono stati tali da determinare il consenso, il contratto è valido, benchè senza di essi sarebbe stato concluso a condizioni diverse; ma il contraente in mala fede risponde dei danni.”

⁹ Cass. Civ. sez.III, 29 marzo,n.2956. in Giur.it. 2000, 1192, nota Dalla Massara.

¹⁰ Cass. sez. I, 4 aprile 1990, n. 2798 in Giur.it. 1991,I,1,456 ; ed in .Dir. maritt. 1991,373.

¹¹ Cass. sez .I, 30 agosto 1995, n. 9157 e Cass. sez.I, 10 dicembre 1987, n. 9129.

¹² Cass. sez.I, 8 settembre 1999, n. 9523.

¹³ Nel fatto qui l'attore traeva in giudizio la Meridiana S.p.a. esponendo che il giorno 30/10/1999, in possesso di regolare biglietto per il volo delle 15:55 Cagliari – Firenze, si presentava agli sportelli della Meridiana per il disbrigo delle formalità all'imbarco ed apprendeva che, avendo la compagnia venduto un numero di biglietti superiore ai posti disponibili non sarebbe potuto essere imbarcato.

¹⁴ Il G. di pace si è infatti soffermato esclusivamente sul Reg.CE 295/91 che, come visto, stabilisce all'art. 4, una forma di compensazione a favore del passeggero cui sia negato l'imbarco lasciando impregiudicato il diritto di agire per risarcimenti supplementari (ex art. 9 Reg.CE 295/91).

Nella sentenza **n. 1139/03**, infine, è stata invece pienamente accolta la domanda attorea ¹⁵.

Il Giudice ha infatti riscontrato, nonostante la compagnia lo negasse, il verificarsi di una responsabilità da inadempimento contrattuale, cumulativamente ad una responsabilità per fatto illecito, a carico della medesima convenuta.¹⁶

Infatti, nella decisione in epigrafe, si è rilevata una responsabilità da fatto illecito configurandosi, anche in questo caso, il *dolo incidente* ex art. 1440 c.c., in quanto la compagnia aerea, ponendo in essere la condizione di overbooking, non aveva tenuto un comportamento corretto, e soprattutto non aveva ottemperato a quegli obblighi di pubblicità ed informazione nei confronti dei passeggeri cui invece era tenuta ai sensi del citato Reg.CE ¹⁷.

In questa terza sentenza, non solo è stato confermato il principio della risarcibilità, anche in via equitativa, per le conseguenze dell'overbooking, ma per la prima volta (non esistono sul punto precedenti) ha anche sommato la tutela risarcitoria prevista dal Reg.CE 295/91 a quella del *dolo incidente* prevista dall'art.1440.

PIERGIORGIO FARCI

¹⁵ La domanda l'attore chiedeva al Giudice di accertare l'inadempimento posto in essere dall'Alitalia S.p.a. in ordine al contratto di trasporto con conseguente risoluzione e restituzione del prezzo del biglietto, inoltre di accertare il dolo incidente per responsabilità precontrattuale e condannare la società convenuta a pagare la somma di euro 150 prevista dal l'art, 4 Reg.CE n.295/91.

¹⁶ Il G.di pace ha ritenuto che si sia verificato un caso di overbooking e che questa sia stata la causa del negato imbarco degli attori (e non un loro presunto ritardo all'aeroporto, come invece sostenuto in corso di causa dall'Alitalia S.p.a.). L'Alitalia S.p.a. è stata quindi riconosciuta inadempiente nell'esecuzione del contratto di trasporto stipulato con gli attori e non avendo dato prova, nel corso del procedimento, di avere adottato tutte le misure necessarie e possibili per evitare il danno, ne è conseguita la risoluzione per inadempimento del contratto di trasporto, e, di conseguenza, a carico della società convenuta, non solo la restituzione del prezzo pagato per il biglietto, ma anche la corresponsione dell'indennità risarcitoria ex art. 4 Reg.CE 295/91.

¹⁷ L'Alitalia S.p.a. non ha fatto poi nulla per proteggere i suoi passeggeri, se non metterli in lista d'attesa per il volo successivo. Tale atteggiamento, secondo il G.di pace, ha esercitato influenza sulle modalità del contratto rendendolo più gravoso: gli attori, infatti, sono stati costretti ad acquistare un altro biglietto aereo da un'altra compagnia aerea