

## LEGGE E REGOLAMENTO DELL'IMPERO GERMANICO SULL'EMIGRAZIONE

### A. — Legge del 9 giugno 1897 sull'emigrazione (1).

NOI GUGLIELMO, ECC.

Udito il *Consiglio federale* e il *Parlamento dell'Impero*, ordiniamo quanto segue:

#### I. — Vettori.

§ 1. — Ogni vettore che voglia esercitare il trasporto di emigranti (2) in paesi esteri ha bisogno di una speciale licenza.

(1) La presente legge è pubblicata, nel suo testo originale, nel Giornale delle leggi dell'Impero (*Reichsgesetzblatt*) del 1897 n. 26. Le note che seguono sono in parte ricavate dal commento alla legge e al regolamento tedesco di P. Goetsch, col titolo *Reichsgesetz über das Auswanderungswesen vom 9 Juni 1897 nebst Ausführungsvesordnungen erläutert* — Berlin, 1898, e in parte sono compilate dal dott. A. F. Labriola.

(2) La legge non definisce l'emigrante, ma, secondo i criteri che la informano, s'intende per emigrante colui che abbandona volontariamente il territorio di uno Stato, per fissarsi stabilmente altrove. Nella pratica è considerato come emigrante, salvo che risulti il contrario, il passeggero di corridoio. In forza dell'articolo 37, s'intende per *nave da emigranti* quella che è destinata a porti non europei, e con la quale siano trasportati almeno 25 passeggeri, oltre quelli di cabina.

In caso di contestazione, l'autorità giudiziaria decide se, nel caso concreto, si tratti di emigranti o di passeggeri non emigranti.

Il trasporto può essere diretto o indiretto. Diretto è quello senza cambio di nave; indiretto quello con cambio di nave in porto estero. Tanto l'una forma di trasporto quanto l'altra non possono esercitarsi senza licenza. Il trasporto diretto può avvenire non solo dai porti tedeschi, ma anche da altri del continente. In quest'ultimo caso, esso è subordinato a licenza solo quando l'imprenditore lo eserciti di fatto in Germania, o col tenervi agenti, o col contrattare con emigranti, i quali si recano al porto straniero d'imbarco per terraferma. Vedi per questi diversi modi di trasporto le condizioni stabilite negli articoli 5, 6, 7, 8, 9 del Regolamento.

Attualmente, in Germania, il servizio del trasporto di emigranti si concentra nelle due grandi compagnie: Hamburg-Amerika-Linie (Amburgo) e Norddeutscher Lloyd (Brema). Sono anche ammesse a far servizio, nei porti di Amburgo e di Brema, la Cunard Line e la American Line di Filadelfia, le quali sono obbligate a ser-

§ 2. — Competente a concedere o a negare tale licenza è, previo consenso del Consiglio federale, il Cancelliere dell'Impero (1).

§ 3. — Di regola la licenza può essere concessa soltanto:

a) a cittadini dell'Impero, che esercitino la loro industria nel territorio del medesimo;

b) a società commerciali, ad associazioni riconosciute ed a persone giuridiche, che abbiano la loro sede nel territorio dell'Impero, alle società commerciali in nome collettivo, alle società in accomandita semplice e alle Società in accomandita per azioni, purchè i soci accomandatari siano tutti cittadini dell'Impero.

§ 4. — A persone e a società estere, come pure ai cittadini dell'Impero, che non abbiano il loro domicilio industriale nel territorio dell'Impero, la licenza può essere concessa a condizione:

a) che nominino a proprio rappresentante con pieni poteri un cittadino dell'Impero residente in esso, il quale debba legalmente rappresentarli di fronte alle autorità e ai privati, negli affari relativi al trasporto di emigranti;

b) che si sottomettano alle leggi e alle magistrature tedesche, per tutte le contestazioni giuridiche che possano nascere a causa dell'accettazione e del trasporto di emigranti.

---

virsi, pel trasporto indiretto, dei vapori della Compagnia Argo o della Great-Central-Railway. La Hamburg-Amerika-Linie si serve dei vapori della Ost-Afrika-Linie e della Hamburg-Süd-Amerika. Il Lloyd ha facoltà di servirsi dei vapori della Compagnia inglese Castle-Line, per il trasporto di emigranti al Transwaal e alla Colonia del Capo.

Oltre i vettori, sono ammessi a trasportare emigranti anche alcuni degli antichi *Expedienten* (Agenti) di Brema (vedi nota al paragrafo 7), a condizione che si servano di navi della Compagnia del Lloyd.

(1) La concessione della licenza dipende in sostanza dal *Bundesrath*, ossia dal *Consiglio Federale*. Il potere del Cancelliere dell'Impero non è esercitato da un Ufficio apposito, ma è esercitato in comune dall'Ufficio degli Esteri e da quello degli Interni. Nulla esclude che possa, ove occorra, essere istituito un apposito Ufficio di emigrazione.

Il Consiglio dell'emigrazione, di cui al paragrafo 38, deve essere inteso consultivamente, quando si tratti di concessione a Società colonizzatrici, e quando si tratti di ritiro di licenza.

La concessione della licenza è rimessa intieramente al potere discrezionale delle autorità. Queste non son vincolate da disposizioni tassative (salvo quanto dispongono gli articoli 3 e 4 della legge), e perciò possono esercitare una vera e propria *politica* delle licenze. E in questo senso la legge è stata effettivamente applicata.

§ 5. — Prima di ottenere la licenza, il richiedente deve depositare una cauzione di almeno cinquanta mila marchi (1), e, nel caso che intenda fare trasporti marittimi, deve provare di essere armatore (2).

§ 6. — La licenza non deve essere concessa se non per determinati paesi, parti di questi o luoghi determinati (3), e, in caso di trasporti marittimi, soltanto per determinati porti d'imbarco.

§ 7. — Nel concedere la licenza alle Società tedesche, che si propongono di colonizzare un territorio da esse acquistato in paesi d'oltre mare, il Cancelliere dell'Impero non è vincolato dalle prescrizioni del paragrafo 5 (4).

(1) Il minimo di 50 mila marchi è stato oltrepassato soltanto per le cauzioni di Compagnie estere (100,000). Si ritiene che la vera garanzia stia nella solidità e serietà delle Compagnie, le quali, per la estensione e continuità dell'esercizio e la quantità e qualità del materiale, danno l'affidamento di un buon servizio.

(2) Il vettore, quando intenda di fare trasporti per mare, anche verso paesi europei, deve essere normalmente armatore. Non basta il noleggio di una o più navi, ma si richiede la qualità di proprietario di esse. (Cfr. gli articoli 484 e seg. e 510 del Codice di commercio per l'Impero di Germania).

Gli agenti, o vettori, senza navi, e i noleggiatori sono esclusi, salvo quanto è disposto nel capoverso dell'articolo 7.

(3) Non è ammessa dalla legge una licenza generale, ma solo una licenza per il trasporto di emigranti verso determinati punti o verso determinate regioni.

Questo principio della specializzazione della licenza parve costituire uno dei mezzi per dirigere e guidare l'emigrazione. Esso fu attuato per evitare il trasporto di emigranti verso quei paesi, che per una od altra ragione non sono da ritenere favorevoli ad un'immigrazione tedesca. Un esempio della specializzazione della licenza è il caso del Brasile, pel quale non fu concessa licenza generale. È ammessa l'emigrazione solo verso i tre Stati del Sud (Santa Caterina, Rio Grande del Sud, Paraná).

Questo principio della specializzazione della licenza vale anche per gli emigranti non tedeschi, ma i criteri di concessione o di diniego della licenza per un dato paese possono essere, a seconda dei casi, diversi per i Tedeschi e per gli stranieri. Attualmente, ad esempio, è permesso il trasporto di stranieri che emigrino verso il Brasile.

Posto che vien lasciato al prudente arbitrio dell'autorità il concedere o no la licenza per ogni determinato paese, la licenza stessa può anche essere limitata ad un certo numero di persone, può essere stabilito il luogo di colonizzazione o la professione dell'emigrante e così via. Difatti fu concessa la licenza a Società colonizzatrici determinando il numero delle persone che esse possono arruolare, fissando altre condizioni restrittive, e speciali garanzie.

(4) Anche questa disposizione ha per iscopo di attuare quel principio che sta a fondamento della legge, cioè di guidare l'emigrazione verso determinati punti, e di favorire la formazione di centri di immigrazione tedesca. È nelle intenzioni del legislatore che la scelta del luogo di colonizzazione che si ritenga adatto sia lasciata all'impresa privata, come pure che debba esser lasciato ad essa il compito di

Per motivi speciali, possono ammettersi anche altre eccezioni al disposto del § 5 (1).

§ 8. — La licenza autorizza il vettore ad esercitare la sua industria in tutto il territorio dell'Impero (2), a condizione che egli, fuori del territorio comunale del suo domicilio industriale e delle eventuali sue filiali, nell'esercizio dell'intera sua azienda (in quanto non si tratti semplicemente di dare informazioni che gli siano richieste, o di render pubbliche le partenze e le condizioni del trasporto), debba servirsi esclusivamente dell'opera dei suoi agenti riconosciuti in conformità dei §§ 11 e seguenti.

§ 9. — Il vettore può esercitare la sua azienda per mezzo di rappresentanti. La nomina di un rappresentante è sempre necessaria per le sedi filiali.

Dopo la morte del vettore, o nel caso ch'egli venga sottoposto a tutela o curatela, l'esercizio dell'azienda può essere continuato dai suoi rappresentanti, per un termine non superiore a sei mesi.

La nomina dei rappresentanti deve essere approvata dal Cancelliere dell'Impero.

assicurarsi la concessione e le garanzie sufficienti da parte del Governo del luogo di immigrazione. L'impresa colonizzatrice deve garantire direttamente il colono, ed è responsabile così di fronte a questo come di fronte allo Stato. Quest'ultimo vigila le Società private, e subordina la concessione a determinate garanzie, ma non organizza la colonizzazione, nè garantisce direttamente l'emigrante.

Ad esempio, alla Società colonizzatrice anseatica (Santa Caterina) che non aveva la qualità di armatore, fu imposta la condizione di servirsi, per il trasporto, delle Compagnie tedesche autorizzate, e di operare in Germania, per mezzo degli agenti di esse. Molte altre condizioni sono state imposte a questa Società, la quale deve garantire al colono la possibilità di diventare coltivatore proprietario.

Tra le condizioni imposte alle Compagnie di navigazione, nel rilasciare la licenza, è compreso il divieto di arruolare e trasportare emigranti, destinati alla colonizzazione di terreni appartenenti ad imprese colonizzatrici che non abbiano la licenza. E ciò appunto per evitare che Tedeschi vengano incoraggiati all'emigrazione ed arruolati senza sufficiente garanzia, e senza che riesca possibile un'efficace protezione di essi nel luogo di immigrazione.

(1) In forza di questa disposizione sono stati ammessi alcuni dei più solidi tra i vecchi *Expedienten* (specie di agenti-imprenditori senza navi), che esercitavano l'industria dei trasporti a Brema prima dell'applicazione della legge. Il "motivo speciale", in questo caso, va ricercato nell'esistenza e nel modo dell'esercizio preesistente. L'ammissione degli *Expedienten* è un provvedimento di indole transitoria. Quattro sono le ditte ammesse, e sono tutte obbligate a servirsi esclusivamente di navi del Lloyd di Brema.

(2) La licenza può di fatto essere limitata a parti del territorio dell'Impero, quando i vari Stati non concedano licenza di agenti per determinati punti o regioni.

§ 10. — La licenza accordata ai vettori può sempre, su parere conforme del Consiglio federale (1), essere limitata o revocata dal Cancelliere dell'Impero (2). L'approvazione della nomina di un rappresentante può essere revocata dal Cancelliere dell'Impero, in qualsiasi tempo.

## II. — Agenti.

§ 11. — Chiunque vuol partecipare, a scopo di lucro, ad operazioni del genere di quelle indicate al § 1, mediante preparazione, mediazione o conclusione del contratto di trasporto, deve ottenerne la licenza (3).

§ 12. — La licenza è accordata dall'autorità amministrativa superiore (4).

§ 13. — La licenza non può essere accordata che a cittadini dell'Impero, i quali abbiano il loro domicilio industriale o la loro residenza nel circondario dell'autorità superiore amministrativa (§ 12) (5), e abbiano la rappresentanza con pieni poteri da un imprenditore riconosciuto (§ 1) (6).

La licenza, anche sussistendo tali condizioni, non può essere concessa:

a) se esistono fatti che dimostrino la poca capacità e attitudine del richiedente all'esercizio dell'ufficio desiderato (7);

b) se la licenza per esercitare l'industria di agente di emigrazione è stata concessa od estesa (§ 15) dall'autorità amministrativa competente ad un numero di persone sufficiente ai bisogni del distretto (8).

(1) È richiesto anche il parere (consultivo) del Consiglio dell'emigrazione (§ 39).

(2) Non è ammesso ricorso contro tale deliberazione. In applicazione della disposizione di questo articolo, l'autorità può escludere dati paesi di immigrazione, che prima erano ammessi. Questa può essere talora, se bene usata, un'arma verso quei paesi che favoriscono l'immigrazione, ma non tutelano sufficientemente l'immigrato.

(3) Veggasi la nota N. 6.

(4) Ogni singolo Stato della Confederazione stabilisce quale sia l'autorità superiore amministrativa ai sensi della presente legge.

(5) Anche in materia di licenza all'agente, vige il principio che l'autorità è giudice dell'opportunità di concederla o no.

(6) L'agente è un vero e proprio *rappresentante* del vettore, e non può operare nè per conto proprio, nè per alcun altro, che non sia il vettore che egli rappresenta (§ 16).

(7) Si deve escludere l'agente, quando risulti che egli non abbia quei requisiti, non solo di onestà, ma anche di capacità tecnica, necessari per il suo ufficio.

(8) In pratica, il numero degli agenti è stato limitato in quelle province, dove l'emigrazione è scarsa o costituisce un pericolo.

In complesso, in Germania, il numero degli agenti non è molto grande; ciò si spiega, sia per il fatto dell'esistenza di poche grandi Compagnie, sia per la scarsità dell'emigrazione tedesca. L'obbligo della cauzione (art. 14) è pure un freno.

§ 14. — Prima che la licenza sia concessa, il richiedente deve depositare una cauzione di almeno millecinquecento marchi (1).

§ 15. — La licenza autorizza ad esercitare l'ufficio di agente in tutto il distretto dell'autorità che la concede, se non viene espressamente limitata ad una parte di esso. D'accordo con questa autorità, può essere però concesso all'agente, dalle autorità superiori amministrative preposte ai distretti limitrofi, di estendere anche a questi l'esercizio della sua industria.

§ 16. — L'agente non può trattare affari del genere di quelli indicati nel § 11, nè per conto proprio, nè per conto di alcun altro imprenditore, all'infuori di quello indicato nella licenza (2).

§ 17. — All'agente è vietato di avere filiali per la trattazione dei suoi affari, di valersi di rappresentanti o di mettersi in giro egli stesso (3).

§ 18. — La licenza concessa all'agente può essere in ogni tempo limitata o revocata (4).

**La licenza deve essere revocata:**

a) se non sono osservate le condizioni, alle quali, secondo il § 13, capoverso 1, è subordinata la concessione della licenza;

---

(1) Nei lavori preparatori si considerava la cauzione di 1500 marchi come un minimo sufficiente per quegli agenti che fanno il lavoro preliminare, ma non per quelli che concludono il contratto di passaggio. Però, in pratica, solo raramente la cauzione di 1500 marchi è superata.

La cauzione è pure pagata normalmente dalle Compagnie. L'agente rilascia di solito all'emigrante un ordine di passaggio a nome della Compagnia, ma non il passaggio definitivo, il quale è rilasciato dalla Compagnia stessa. Essendo imposto alle Compagnie l'obbligo di pagare le spese di viaggio, di vitto e di alloggio, di spedalità, ecc., a quegli emigranti che fossero indigenti, o che non potessero partire o fossero respinti o, comunque, cadessero a carico dell'assistenza pubblica, la responsabilità dagli agenti può ritenersi passata ai vettori.

(2) Normalmente l'agente non opera che per un solo vettore. Con ciò è tolto ad esso, come già s'è detto, il carattere di imprenditore di emigrazione, che presti i suoi servizi, oppure ceda gli emigranti già arruolati, a quel vettore che offra migliori condizioni e che sia meno scrupoloso. Egli è ridotto un semplice venditore di biglietti per conto del vettore. La provvigione, per accordo tra i vettori, è ristretta ad un minimo, che esclude in gran parte la speculazione.

(3) L'agente non può operare fuori della sua sede e del suo ufficio, nè gli è lecito di attirare o arruolare emigranti. Quando egli ha pubblicato le notizie e le condizioni dei trasporti, deve attendere che l'emigrante lo richieda di informazioni e venga da lui a contrattare.

(4) Oltre ai casi tassativi previsti alle lettere *a*, *b*, *c* di questo articolo, l'autorità amministrativa superiore può ritirare o, comunque, limitare la licenza, quando lo ritenga opportuno.

b) se esistono fatti, i quali dimostrino che l'agente non merita la fiducia in lui riposta;

c) se la cauzione è stata, per intero od anche in parte, impegnata per quelle obbligazioni che essa sta a garantire e, dentro quattro settimane dalla intimazione fatta, non viene rinnovata o reintegrata.

§ 19. — Contro le disposizioni adottate dall'autorità superiore amministrativa in base ai §§ 11 a 15 e 18, è ammesso ricorso alle autorità di vigilanza (*Aufsichtsbehörde*) (1). Il termine per interporlo è di due settimane.

### III. — Disposizioni comuni ai vettori e agli agenti.

§ 20. — Le cauzioni dei vettori e degli agenti stanno a garanzia delle obbligazioni derivanti dall'esercizio della loro industria, di fronte alle autorità e agli emigranti, come pure a garanzia delle multe e delle spese.

§ 21. — Il Consiglio federale emanerà disposizioni più particolareggiate intorno all'esercizio delle aziende degli imprenditori e degli agenti e alla loro sorveglianza (2), specialmente anche per ciò che riguarda:

a) i libri che debbono tenere, le liste, i prospetti statistici e le altre notizie come pure l'impiego dei formulari da adottarsi pei contratti;

b) il modo di prestare la cauzione e le condizioni, che debbono figurare nell'atto di concessione della licenza (3), relativamente agli obblighi che la cauzione sta a garantire, alla reintegrazione e alla restituzione della cauzione stessa.

(1) Questa autorità di vigilanza è diversa secondo il vario ordinamento amministrativo di ogni singolo Stato dell'Impero, il Governo di ciascuno Stato avendo fissato quale delle sue autorità debba esercitare la vigilanza.

La legge non stabilisce particolari procedure. È certo però che tanto l'autorità che nega o ritira la licenza, quanto quella che esamina il ricorso, non sono tenute ad indicare il motivo del diniego o del ritiro. Con questa interpretazione della legge coincide la sua pratica applicazione.

(2) Vedasi il regolamento del 14 marzo 1898, pubblicato nel presente bollettino.

(3) Gli obblighi, cui soggiace la cauzione, debbono essere contenuti nell'atto di concessione della licenza. Come risulta dai lavori preparatori della legge, si è ritenuta più efficace, la imposizione al vettore o all'agente di determinate condizioni nell'atto di concessione, anziché la fissazione uniforme di queste condizioni, per mezzo di un regolamento.

#### IV. — Disposizioni generali sul trasporto degli emigranti.

§ 22. — Il vettore non può trasportare emigranti, se non in base ad un contratto scritto, concluso prima della partenza (1).

Agli emigranti non si può imporre l'obbligo di pagare, o di restituire, o di scontare con lavoro, dopo il loro arrivo nel luogo di destinazione, il prezzo del trasporto, o una parte di esso, o le anticipazioni loro fatte. Ugualmente devono esser lasciati liberi nella scelta del luogo di dimora o dell'occupazione nel paese di destinazione (2).

§ 23. — È vietato il trasporto, come pure la conclusione di contratti pel trasporto:

a) di persone soggette agli obblighi di leva in età dai 17 ai 25 anni compiuti, prima che essi abbiano presentato un congedo regolare (§ 14 della legge sull'acquisto e la perdita della cittadinanza federale e dei singoli Stati del 1° giugno 1870) o un attestato della Commissione di leva, dal quale risulti, che nulla osta alla loro emigrazione nei riguardi della leva;

b) di persone, delle quali l'autorità giudiziaria o di polizia abbia ordinato la cattura o l'arresto (*Verhaftung oder Festnahme*);

c) di sudditi dell'Impero, pei quali da Governi stranieri, o da Società colonizzatrici, o da altre imprese, sia stato pagato per intero od in parte il prezzo di trasporto, o siano state date anticipazioni. Il Cancelliere dell'Impero può ammettere eccezioni a quest'ultima disposizione (3).

(1) Le disposizioni di questo paragrafo e dei seguenti 23 e 24 si riferiscono all'emigrazione in genere, ossia tanto a quella transoceanica, quanto a quella europea.

Per le condizioni e le clausole che il contratto deve contenere, vedansi i paragrafi 5 a 9 del regolamento.

(2) Si noti l'importanza di questa disposizione diretta ad eliminare le forme di dipendenza personale dell'emigrante, nel luogo di immigrazione, e le speculazioni nell'arruolamento.

Patti ed obbligazioni contratte con terzi per larvare l'inosservanza di questo paragrafo sarebbero nulle. Anche un prestito, fatto per mascherare un patto della natura di quelli vietati dal capoverso di questo articolo, sarebbe irripetibile dinanzi alle autorità tedesche.

La disposizione di questo articolo si riferisce agli obblighi assunti nell'atto del contratto di passaggio o prima, ma non agli obblighi contratti nel paese di immigrazione.

(3) Il divieto di far contratti di trasporto, e di trasportare emigranti, cui sia pagato in tutto o in parte il prezzo di passaggio, è assoluto. Qualunque impresa colonizzatrice o industriale, estera, è compresa in questo divieto.

S'intese in tal modo di porre un freno alla speculazione, che si fa sull'emigrante,

§ 24. — Agli emigranti, che non si trovano in possesso del documento richiesto dal § 23 lettera *a*, o che appartengono alle categorie indicate alle lettere *b* e *c* del § 23, l'autorità di polizia può impedire di abbandonare il territorio dell'Impero.

Le autorità di polizia, nei porti, sono autorizzate a impedire agl'imprenditori l'imbarco di persone, il trasporto delle quali sia vietato in base alla presente legge.

**V. — Disposizioni speciali per l'emigrazione transoceanica  
verso paesi non europei.**

§ 25. — I contratti pel trasporto transoceanico di emigranti debbono comprendere il trasporto e il mantenimento di questi sino all'arrivo nei porti di sbarco fuori d'Europa. Essi comprenderanno pure l'ulteriore trasporto e mantenimento dal porto di sbarco sino al luogo di destinazione, qualora ciò sia stato posto come condizione nel rilasciare la licenza (§ 1).

Se l'imbarco deve aver luogo in un porto non tedesco o deve quivi esserci trasbordo, deve farsene annotazione nel contratto di trasporto.

§ 26. — È vietata la vendita di biglietti per l'ulteriore trasporto degli emigranti dal porto di sbarco verso l'interno.

Questo divieto non è applicabile a quei contratti, nei quali il vettore (§ 1) si obbliga anche al trasporto ulteriore dal porto transoceanico di sbarco verso l'interno (1).

§ 27. — L'imprenditore è obbligato, in caso di ritardo, a fornire agli emigranti, senza speciale compenso, vitto e alloggio, nel luogo destinato allo

---

incoraggiandolo a partire con biglietti gratuiti o con anticipazioni di danaro, per ridurlo poi in stato di dipendenza, a causa del debito contratto.

L'eccezione può essere ammessa, quando condizioni particolari escludano un arruolamento artificiale, e l'emigrante sia garantito, come nel caso di Società colonizzatrici tedesche che rispondono, di fronte alle autorità e alla legge tedesca, dell'adempimento delle promesse.

I *prepaids* o biglietti di chiamata, pagati all'estero da persone appartenenti alla famiglia dell'emigrante o da amici, non sono compresi nel divieto.

(1) Le Compagnie tedesche di solito computano pure il biglietto di ulteriore trasporto nel paese di destinazione, basandosi sulle tariffe ufficiali e lo fanno pagare insieme col biglietto d'imbarco. Questo sistema evita molti inconvenienti ed impedisce che l'emigrante venga ingannato.

imbarco (1) o al proseguimento del viaggio, dal giorno fissato per la partenza in poi, sempre che il ritardo non avvenga per colpa degli emigranti (2).

§ 28. — Nel caso che il ritardo si prolunghi per oltre una settimana, l'emigrante, restando impregiudicato il suo diritto, in sede civile, al risarcimento dei danni, può rescindere il contratto, ed esigere la restituzione del danaro pagato pel trasporto.

§ 29. — Si può richiedere la restituzione del nolo anche nel caso, che l'emigrante, od uno della sua famiglia che viaggi con lui, muoia prima della partenza, ovvero provi di non poter intraprendere il viaggio di mare, per malattia o per altro caso di forza maggiore.

Altrettanto dicasi quando, nei casi contemplati dal § 26, capoverso 2°, l'impedimento si verifichi nel porto transoceanico di sbarco, relativamente alla parte del nolo corrispondente alle spese dell'ulteriore proseguimento del viaggio.

Se l'emigrante, prima della partenza, rescinde il contratto per altri motivi, può chiedere la restituzione della metà del nolo.

§ 30. — Se la nave, per infortunio marittimo, o per altra causa, non può proseguire il viaggio, o è costretta ad una non breve interruzione del viaggio stesso, il vettore è obbligato (§ 1) a fornire agli emigranti, senza speciale compenso, conveniente alloggio e mantenimento, e a trasportare, nel più breve tempo possibile, essi e i loro bagagli al luogo di destinazione.

---

(1) La legge non stabilisce nulla riguardo al luogo e al modo di fornire il vitto e l'alloggio, ciò essendo regolato dalle disposizioni dei Governi locali.

Ad Amburgo l'alloggio ed il vitto possono essere somministrati nelle poche locande private ancora esistenti, o nel ricovero. Quanto alle locande, un regolamento locale stabilisce a quali condizioni esse debbano rispondere, quale debba essere il vitto e così via, e quale il prezzo. Esse stanno sotto la diretta vigilanza dell'Ufficio locale dell'emigrazione, e sotto il controllo del Commissario imperiale.

L'amministrazione dei ricoveri è diretta dallo Stato di Amburgo per conto e a spese della Compagnia di navigazione Hamburg-Amerika Linie. Per quegli emigranti, che, o per indigenza, o per ritardo della partenza, o per altra causa stieno a carico del vettore, si fa l'annotazione a debito ed a conto di questo.

A Brema gli emigranti sono alloggiati in locande (per la maggior parte ottime) le quali sono quasi tutte alla dipendenza degli imprenditori di emigrazione. Gli albergatori sono riuniti in associazione. Essi, sia come associazione, sia come singoli, sono tenuti ad osservare le disposizioni contrattuali contenute nella concessione della licenza e debbono sottostare all'avvilanzza e al controllo delle autorità.

(2) A garanzia delle disposizioni di questo articolo e dai successivi fino al 30, può essere imposto al vettore l'obbligo dell'assicurazione di una somma superiore della metà all'ammontare dei noli (§ 32).

Questa prescrizione è applicabile analogamente al proseguimento del viaggio dal porto transoceanico di sbarco verso l'interno (§ 26, capoverso 2°).

§ 31. — I patti che contraddicano alle disposizioni dei § 27 sino a 30 non hanno alcun effetto legale.

§ 32. — Il vettore può essere obbligato, per garanzia degli obblighi derivanti dai §§ 27 a 30, ad assicurare una somma superiore della metà al prezzo del nolo, ovvero a depositare una somma equivalente all'ammontare dell'assicurazione (1).

§ 33. — Il vettore deve provvedere a che la nave, con la quale gli emigranti devono essere trasportati, sia pienamente atta alla navigazione pel viaggio da compiersi (2), e che sia arredata, equipaggiata e fornita delle provviste, a tenore del regolamento.

Allo stesso obbligo va soggetto il capitano della nave.

§ 34. — Ogni nave da emigranti, prima di mettersi in viaggio, è sottoposta a un'ispezione, per ciò che riguarda la navigabilità, l'arredamento, l'equipaggiamento e l'approvvigionamento (3).

---

(1) Quest'obbligo dell'assicurazione di una somma, a garanzia degli obblighi emergenti dai paragrafi 27 a 30, è un complemento della cauzione, e può essere richiesto quando se ne presenti la necessità o lo si reputi opportuno, e quando la cauzione non basti a garantire l'adempimento degli obblighi assunti.

Si ricordino pure le condizioni imposte in proposito dal regolamento, nell'articolo 14.

(2) Nel regolamento speciale, contenente le prescrizioni circa le navi e il loro arredamento, è stabilito che le navi per il trasporto degli emigranti debbono trovarsi nelle condizioni richieste dalla prima classe del Lloyd Germanico di classificazione. Le navi a vapore debbono, in quanto alle paratie stagne, trovarsi in quelle condizioni, che dalle Associazioni degli armatori e costruttori sono prescritte per le navi che fanno servizio transoceanico di passeggeri (ossia allagati due scompartimenti, la nave deve poter galleggiare).

Le navi debbono subire almeno una visita annuale dello scafo e di tutte le sue parti a secco nel bacino o sullo scalo d'alaggio. Macchine e caldaie subiscono pure una visita annuale.

(3) In quanto all'ispezione, è d'uopo avvertire che questa si estende a stabilire: le condizioni della nave e del suo armamento; la quantità e qualità dei viveri e dell'acqua; i servizi di sicurezza a bordo; la visita medica dei passeggeri e dell'equipaggio; l'assegnazione dei posti e l'alloggio degli emigranti a bordo.

Circa ai servizi di sicurezza, nell'atto dell'ispezione, si stabilisce direttamente l'attitudine dell'equipaggio a ciascuno di essi (incendio, paratie stagne, imbarcazioni). Si verifica se ciascun uomo dell'equipaggio conosca il posto assegnatogli e sappia adempiere all'ufficio che gli spetta.

L'ispezione è eseguita da ispettori governativi, nominati dai Governi locali (1).

§ 35. — Prima della partenza della nave, deve essere esaminato lo stato di salute degli emigranti e dell'equipaggio da un medico da designarsi dall'autorità preposta all'emigrazione (§ 40).

§ 36. — Il Consiglio federale emana disposizioni circa la qualità, l'arredamento, l'equipaggiamento e l'approvvigionamento delle navi per gli emigranti, l'ispezione governativa e il controllo di queste navi, e inoltre circa la visita medica dei viaggiatori e dell'equipaggio prima dell'imbarco, l'esclusione degli infermi, il procedimento dell'imbarco e la tutela degli emigranti dal punto di vista igienico e morale.

Le prescrizioni emanate dal Consiglio federale debbono essere pubblicate nel *Bollettino delle leggi dell'Impero* ed essere presentate al *Reichstag* nella prima sua convocazione.

§ 37. — S'intendono per navi da emigranti, nel senso di questa legge, quelle destinate a porti non europei, con le quali siano trasportati (prescindendo dai passeggeri di cabina) almeno venticinque viaggiatori (2).

#### VI. — Autorità preposte all'emigrazione

§ 38. — Per coadiuvare il Cancelliere dell'Impero nell'esercizio delle attribuzioni a lui spettanti in ordine all'emigrazione, è costituito un Consiglio di persone competenti, composto di un presidente e di almeno quattordici membri. Il presidente è nominato dall'Imperatore; i membri son scelti dal Consiglio federale. Ogni due anni si rinnova l'elezione di tutti i membri. L'ordinamento di questo Consiglio è stabilito da un regolamento da emanarsi dal Consiglio federale, e la sua azione è disciplinata da norme che esso stesso prescrive.

§ 39. — Deve essere inteso il parere di questo Consiglio, prima di concedere la licenza a quelle imprese, che si propongono la colonizzazione di un territorio determinato in paesi d'oltre mare, come pure nel caso di limitazione o revoca della licenza concessa ad un imprenditore.

(1) I governi locali (Amburgo e Brema) hanno nominato degli appositi ispettori, scelti tra le persone tecniche (costruttori navali e capitani marittimi). Il regolamento prescrive che la nave debba essere ispezionata da uno di tali ispettori (*Besichtiger*) e da un medico.

(2) Alle Compagnie che fanno il trasporto indiretto con piccoli vapori verso l'Inghilterra, è stato imposto di sottostare alle stesse condizioni delle navi da emigranti, anche quando essi trasportino meno di 25 persone alla volta.

Oltre a ciò, il Cancelliere dell'Impero può sottoporre al parere del Consiglio stesso importanti questioni relative all'emigrazione, e il Consiglio può fare delle proposte al Cancelliere.

§ 40. — Per sorvegliare l'emigrazione e l'esecuzione delle relative disposizioni, i Governi locali debbono istituire appositi uffici in quei porti, dove gl'imprenditori di trasporti di emigranti sono autorizzati ad operare.

§ 41. — Nei porti la sorveglianza sull'emigrazione è esercitata dal Cancelliere dell'Impero per mezzo di commissari da lui nominati.

Questi commissari sono autorizzati ad assistere alle ispezioni prevedute dal § 34, e anche a compierne di propria iniziativa. Essi debbono far notare alle autorità locali gl'inconvenienti rilevati, e curare che siano presto rimossi.

I capitani di navi da emigranti sono obbligati a dare ai commissari, su richiesta, notizie esatte circa tutte le condizioni della nave e il viaggio di essa, come pure debbono permettere ai commissari stessi di visitare in qualsiasi tempo la nave, e di esaminarne i registri.

All'estero, gli obblighi propri dei commissari, per la tutela degl'interessi degli emigranti tedeschi, vengono curati dalle autorità dell'Impero, alle quali, in caso di bisogno, si aggiungono commissari speciali.

#### VII. — Trasporto da porti non tedeschi.

§ 42. — Mediante ordinanza imperiale, e con l'assenso del Consiglio federale, possono essere emanate prescrizioni simili a quelle del § 36, per regolare il trasporto di emigranti e passeggeri su navi tedesche, che partono da porti non tedeschi.

#### VIII. — Disposizioni penali.

§ 43. — I vettori (§ 1), che contravvengono alle disposizioni dei §§ 8, 22, 23, 25, 32 e 33 capoverso 1°, ovvero alle prescrizioni emanate dalle autorità competenti intorno all'esercizio della loro industria, sono puniti con la multa da centocinquanta a seimila marchi, o col carcere (*Gefängniss*) sino a sei mesi.

Se le contravvenzioni sono commesse da un rappresentante (§ 9), si applica la pena ad esso; l'imprenditore è anch'egli punibile, se la contravvenzione fu commessa a sua saputa, o se egli non esercitò sul suo rappresentante quella vigilanza, che, secondo le circostanze, sarebbe stata possibile.

La stessa pena colpisce i capitani di navi, che contravvengono agli

obblighi loro imposti dal § 33, capoverso 2°, e dal § 41, capoverso 3°, ovvero alle prescrizioni emanate in base al § 36, senza distinguere se la contravvenzione sia stata commessa all'interno o all'estero.

§ 44. — Gli agenti (§ 11), che contravvengono alle disposizioni dei §§ 15, 16, 17, 22 capoverso 2°, 23 e 25, ovvero alle prescrizioni emanate dalle competenti autorità per l'esercizio della loro industria, sono puniti con la multa da trenta a tremila marchi, o col carcere sino a tre mesi.

§ 45. — Chiunque, senza la licenza prescritta dai §§ 1 e 11, trasporta emigranti, o coopera a scopo di lucro a un tale trasporto, è punito col carcere sino ad un anno e con la multa sino a seimila marchi, ovvero con una di queste due pene.

Alla stessa pena soggiace colui, che fa professione di arruolare emigranti.

§ 46. — Chi contravviene al disposto del § 26, capoverso 1°, è punito con la multa sino a centocinquanta marchi, o coll'arresto (*Haft*).

§ 47. — Chi contravviene alle prescrizioni emanate in base al § 42, è punito con la multa da centocinquanta a seimila marchi o col carcere sino a sei mesi.

§ 48. — Chi induce ad emigrare una donna, allo scopo di trarla alla prostituzione, e tace perfidamente un tale scopo, è punito con la reclusione sino a cinque anni. Oltre alla pena della reclusione, incorre nella perdita dei diritti civili; e può anche essere punito con una multa da centocinquanta a seimila marchi ed essere sottoposto alla sorveglianza della polizia.

Le stesse pene si applicano a colui, che, conoscendo lo scopo cui mira l'autore principale, favorisce deliberatamente l'emigrazione della donna. In caso di circostanze attenuanti, la pena del carcere non può essere minore di tre mesi, e vi può essere aggiunta la multa da centocinquanta a sei mila marchi.

#### Disposizioni finali.

§ 49. — L'Amministrazione centrale di ogni singolo Stato federale stabilisce quali siano le autorità comprese sotto le designazioni di autorità di vigilanza, di autorità superiore amministrativa e di autorità di polizia.

§ 50. — La presente legge entrerà in vigore il 1° aprile 1898, e cesseranno contemporaneamente le concessioni di trasporto o di cooperazione al trasporto di emigranti, fatte in base alle leggi dei singoli Stati.

**B. — Regolamento del 14 marzo 1898 per l'esecuzione della legge del 9 giugno 1897 sull'emigrazione (1).**

In base all'articolo 21 della legge sull'emigrazione del 9 giugno 1897, il Consiglio Federale, nella seduta del 14 marzo 1898, ha stabilito le seguenti norme per i vettori di emigranti e dei loro agenti.

**Norme per l'esercizio dei vettori di emigranti e degli agenti.**

**I.**

**Esercizio dei vettori di emigranti.**

§ 1. — Ogni vettore di emigranti è obbligato a redigere, secondo un determinato modulo, un elenco degli emigranti da lui trasportati, separatamente per ogni nave. Egli è autorizzato ad aggiungere al modulo altre colonne.

§ 2. — Non più tardi del giorno dopo la partenza di una nave, che ha imbarcato emigranti, il vettore deve presentare all'ufficio di emigrazione l'elenco di cui al § 1, in due esemplari (manoscritti o a stampa).

Nei porti fuori della Germania, dai quali sono trasportati emigranti tedeschi o che transitino la Germania, l'elenco dev'essere presentato al console germanico.

§ 3. — Al Commissario imperiale per l'emigrazione è riservato in ogni tempo il diritto di esaminare il giornale di bordo.

§ 4. — Il vettore può trasportare emigranti soltanto in forza di un contratto scritto, precedentemente stipulato con essi (per le famiglie, col capo di famiglia) in lingua tedesca.

Al contratto possono essere allegate traduzioni in lingue estere.

§ 5. — I contratti con emigranti che, partendo da un porto della Ger-

---

(1) Il presente regolamento è pubblicato, nel suo testo originale, nel Giornale delle leggi dell'Impero (*Reichsgesetzblatt*), n. 10 del 1898.

mania, debbono essere trasportati, senza cambiare di nave, in un porto fuori d'Europa, debbono contenere, e possibilmente nell'ordine seguente:

- 1° il nome e il domicilio del vettore;
- 2° il luogo e il giorno, a partire dal quale egli assume il trasporto;
- 3° il luogo e il giorno, a partire dal quale egli assume l'obbligo di fornire il vitto;
- 4° il nome e la nazionalità della nave da adoperarsi;
- 5° il nome della linea di navigazione;
- 6° il porto di sbarco fuori d'Europa;
- 7° il nome e cognome del viaggiatore e dei membri della famiglia, che viaggiano con lui;
- 8° l'età di ogni viaggiatore;
- 9° lo stato di famiglia (padre, madre, figlio, figlia, ecc., e, per quelli che viaggiano soli, l'indicazione se sono coniugati o celibi);
- 10° l'ultimo domicilio;
- 11° il prezzo del trasporto marittimo, in valuta dell'Impero, per ogni singola persona;
- 12° la dichiarazione, che il viaggiatore, per il trasporto della sua persona e del suo bagaglio (salvo l'eventuale sopraccarico, di cui al n. 24), non deve pagar nulla, oltre il nolo già fissato, per il vitto e l'alloggio sino al porto di sbarco fuori d'Europa;
- 13° l'indicazione del luogo e del giorno, in cui il viaggiatore deve trovarsi per la partenza, e inoltre del luogo e del giorno in cui deve, al più tardi, aver luogo la consegna del bagaglio;
- 14° l'indicazione della parte del nolo pagato, che il viaggiatore perde, qualora egli si presenti per la partenza con tale ritardo dal giorno fissato, che questa debba aver luogo senza di lui: questa parte non deve superare la metà del nolo stesso;
- 15° l'obbligo del vettore, in caso di ritardo nel trasporto, per ragioni non imputabili al viaggiatore, di fornire a questo, senza speciale compenso, dal giorno fissato per la partenza e nel luogo destinato alla partenza stessa o all'imbarco, vitto e alloggio, o a bordo della nave o in un albergo per emigranti, o, in mancanza di quest'ultimo, in un altro albergo conveniente;
- 16° la facoltà del viaggiatore, ove un tale ritardo si prolunghi oltre una settimana, di rescindere il contratto e di pretendere la restituzione del nolo pagato, salvi i diritti che eventualmente gli competono, in linea civile, pel risarcimento dei danni;
- 17° l'obbligo del vettore di restituire l'intero nolo, se il viaggiatore, o alcuno dei membri della famiglia che lo accompagnano, muoia prima di intraprendere il viaggio per mare, o provi di non poterlo intraprendere, per malattia, o per altro caso di forza maggiore;

18° l'obbligo del vettore di restituire il nolo, previa detrazione di una parte da determinarsi esattamente, ma, in ogni caso, non superiore alla metà del nolo stesso, qualora il viaggiatore, prima di intraprendere il viaggio, rescinda il contratto per motivi diversi da quelli indicati nel paragrafo precedente;

19° l'obbligo del vettore, durante il viaggio per mare, di fornire ad ogni viaggiatore d'età maggiore di dieci anni (due fanciulli sotto i dieci anni contano per un solo viaggiatore) una cuccetta, con materasso, cuscino e coperta;

20° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore, durante il viaggio per mare, almeno tre pasti al giorno, e di mettere gratuitamente a sua disposizione i piatti ed i bicchieri occorrenti.

21° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore, durante il viaggio per mare, la quantità d'acqua necessaria per bere e per lavarsi, e i recipienti all'uopo occorrenti;

22° l'obbligo del vettore di somministrare gratuitamente al viaggiatore, che siasi ammalato durante il viaggio per mare, le cure e i medicinali necessari;

23° l'obbligo del vettore di spedire il bagaglio, consegnato a tempo debito, con la stessa nave sulla quale è imbarcato il viaggiatore; e, ove ciò non avvenga, di rispondere di tutti i danni che ne possano derivare;

24° l'obbligo del vettore di spedire gratuitamente, per tutto il viaggio di mare, almeno mezzo metro cubo di bagaglio, e l'indicazione di quanto debba pagarsi per l'eventuale sopraccarico;

25° l'obbligo del vettore, qualora ne sia richiesto, di assicurare contro i pericoli dell'acqua e del fuoco il bagaglio del viaggiatore, a spese di quest'ultimo;

26° l'obbligo del vettore, qualora la nave per un sinistro di mare o per un altro accidente non possa continuare il viaggio, o sia costretta ad interromperlo per un tempo non breve, di somministrare al viaggiatore, senza speciale compenso, conveniente vitto e alloggio, e di trasportare lui e il suo bagaglio nel luogo di destinazione, nel più breve termine possibile;

27° la disposizione che, all'estero, i reclami per la manchevole esecuzione del contratto, le domande di risarcimento di danni, ecc., si debbono presentare al competente console tedesco o a chi ne fa le veci;

28° la disposizione che il contratto rimane sempre nelle mani del viaggiatore;

29° il luogo e il giorno della stipulazione del contratto;

30° la sottoscrizione di ambedue le parti contraenti (per chi viaggia con la famiglia, basta la firma del capo di essa. — Se il viaggiatore ha un rap-

presentante legale, deve questi sottoscrivere. — Per il vettore, basta il proprio timbro. — Per quei vettori che sono obbligati a nominare un rappresentante nazionale con pieni poteri (articolo 4 della legge sull'emigrazione), si esige la firma o il timbro di quest'ultimo. — Per i vettori che esercitano per mezzo di un mandatario o rappresentante, basta la firma o il timbro di questo).

§ 6. — Se in un trasporto che si fa senza cambiamento di nave, da un porto tedesco a un porto fuori d'Europa, il vettore assume a suo carico anche l'ulteriore trasporto e mantenimento dell'emigrante, o il solo trasporto, dal porto di sbarco fuori d'Europa al luogo di destinazione, i contratti debbono contenere, oltre le indicazioni e le disposizioni, di cui al § 5, :

6-*a* l'esatta determinazione del luogo di destinazione;

6-*b* i mezzi di trasporto dal porto di sbarco fuori d'Europa al luogo di destinazione;

11-*a* l'importo dell'ulteriore viaggio dal porto di sbarco al luogo di destinazione;

26-*a* l'obbligo del vettore, ove un fatto avvenuto nel porto di sbarco fuori d'Europa, non imputabile al viaggiatore, ne ritardi l'ulteriore trasporto, di fornire gratuitamente al viaggiatore stesso conveniente alloggio e vitto;

26-*b* la facoltà del viaggiatore, ove un tale ritardo si prolunghi oltre una settimana, di rescindere il contratto e di pretendere la restituzione del nolo pagato per l'ulteriore viaggio, salvi i diritti che eventualmente gli competono, secondo il codice civile, per il risarcimento dei danni;

26-*c* l'obbligo del vettore, qualora il viaggiatore, o uno dei membri della famiglia che lo accompagnano, muoia prima che incominci l'ulteriore viaggio, ovvero provi di non poterlo incominciare, per malattia o per altro caso di forza maggiore, di restituire al viaggiatore stesso o ai suoi superstiti l'intero nolo pagato;

26-*d* l'obbligo del vettore, qualora il viaggiatore nel porto di sbarco fuori d'Europa, per motivi diversi da quelli contemplati nel numero precedente, desista dal continuare il viaggio, di restituire al viaggiatore stesso il nolo pagato per l'ulteriore trasporto, previa detrazione di una parte da determinarsi esattamente, ma in nessun caso superiore al 10 per cento;

26-*e* l'indicazione di quale parte del bagaglio del viaggiatore, viene spedita gratuitamente nell'ulteriore viaggio, in quanto una tale indicazione sia possibile al momento della stipulazione del contratto;

26-*f* se e in quanto l'ulteriore viaggio e mantenimento, dal porto di sbarco fuori d'Europa al luogo di destinazione, sia stato posto al vettore come condizione per la concessione della licenza d'esercizio, l'obbligo del

vettore — qualora il viaggiatore, per un guasto nel mezzo di trasporto o per altra cagione non imputabile a lui, non possa continuare il viaggio nell'interno, già incominciato, o debba interromperlo per un tempo non breve. — di fornire gratuitamente al viaggiatore stesso vitto e alloggio, e di incaricarsi del trasporto di lui e del suo bagaglio al luogo di destinazione, nel più breve termine possibile.

§ 7. — I contratti con emigranti, che, provenendo dalla Germania o attraversandola, si recano, per terra o per mare, in un porto non germanico, per essere di là trasportati in un paese fuori d'Europa (contratti di trasporto con cambio di nave in un porto intermedio non germanico, oppure contratti di trasporto da un porto d'imbarco europeo non germanico), debbono contenere, e possibilmente nell'ordine seguente:

1° il nome e il domicilio del vettore;

2° l'obbligo del vettore di assumere a suo carico il trasporto del viaggiatore, dalla Germania sino all'approdo nel porto di sbarco fuori d'Europa, a meno che il Cancelliere dell'Impero, per essere la relativa linea poco battuta, non abbia fatto eccezioni;

3° il luogo e il giorno, a partire dal quale il vettore assume il trasporto;

4° il luogo ed il giorno, a partire dal quale egli assume l'obbligo di fornire al viaggiatore il vitto;

5° l'indicazione della linea da percorrere sino al porto, da cui ha principio la navigazione estraeuropea;

6° l'indicazione dei mezzi di trasporto per ogni tratto della linea, e cioè: per i tratti da percorrersi con la nave, il nome e la nazionalità di questa, il nome della linea di navigazione, l'indicazione del posto nella nave; per i tratti da percorrersi in ferrovia, l'indicazione della classe;

7° il porto da cui ha principio la navigazione estraeuropea;

8° il nome e la nazionalità della nave da adoperarsi per la navigazione estraeuropea;

9° il nome della linea di navigazione;

10° il porto di sbarco fuori d'Europa;

11° il nome e cognome del viaggiatore e dei membri della famiglia che viaggiano con lui;

12° l'età;

13° lo stato di famiglia (padre, madre, figlio, figlia, ecc., e, per quelli che viaggiano soli, l'indicazione se sono coniugati o celibi);

14° l'ultimo domicilio;

15° il prezzo del nolo, in valuta dell'Impero, sino al porto da cui ha principio la navigazione estraeuropea, per ogni singola persona; e, ove il

trasporto avvenga parte per mare e parte per terra, separatamente per ciascuna specie di trasporto;

16° il prezzo del nolo, in valuta dell'Impero, per ogni singola persona, dal porto suindicato fino all'approdo nel porto di sbarco fuori d'Europa;

17° la dichiarazione che il viaggiatore, dalla Germania sino all'approdo nel porto di sbarco fuori d'Europa, per il trasporto della sua persona e del suo bagaglio (salvo l'eventuale sopraccarico, di cui al n. 29), e per il vitto e l'alloggio, in quanto questi siano stati assunti dal vettore, non deve pagar nulla oltre il nolo precedentemente indicato;

18° l'indicazione del luogo e del giorno, in cui il viaggiatore deve trovarsi in Germania per la partenza, e inoltre del luogo e del giorno, in cui deve, al più tardi, aver luogo in Germania la consegna del bagaglio;

19° l'indicazione di quale parte del nolo pagato il viaggiatore perde, qualora egli si presenti per la partenza con tale ritardo, dal giorno fissato, che questa debba aver luogo senza di lui; questa parte non può essere superiore alla metà del nolo stesso;

20° l'obbligo del vettore, nel caso che il trasporto sia ritardato per ragioni non imputabili al viaggiatore, di fornire a questo, senza speciale compenso, dal giorno fissato per la partenza, e nel luogo dove avviene il ritardo, vitto e alloggio, o a bordo della nave, o in un albergo per emigranti, o, in mancanza di questo, in un altro albergo conveniente;

21° la facoltà del viaggiatore, ove un tale ritardo si prolunghi oltre una settimana, di rescindere il contratto, e di domandare la restituzione dell'intero nolo pagato o della parte corrispondente, salvi i diritti che eventualmente gli competono, a tenore del codice civile, per il risarcimento dei danni;

22° l'obbligo del vettore di restituire il nolo pagato per il trasporto dalla Germania nel porto di sbarco fuori d'Europa; o la corrispondente parte del nolo stesso, se il viaggiatore, o qualcuno dei membri della famiglia che lo accompagnano, muoia prima d'incominciare il viaggio o d'intraprendere la navigazione extraeuropea, ovvero provi di non potere incominciare o proseguire il viaggio stesso, per malattia, o per altro caso di forza maggiore;

23° l'obbligo del vettore di restituire il nolo, previa detrazione di una parte da determinarsi esattamente, ma in ogni caso non superiore alla metà del nolo stesso fissata nel § 23, qualora il viaggiatore, prima di mettersi in viaggio, rescinda il contratto per motivi diversi da quelli indicati nel paragrafo precedente;

24° l'obbligo del vettore, durante il viaggio per mare, di fornire ad ogni viaggiatore d'età maggiore di dieci anni (due fanciulli sotto i dieci anni contano per un solo viaggiatore) una cuccetta, con materasso, cuscino e coperta;

25° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore, per tutta la durata del viaggio, almeno tre pasti al giorno, e di mettere gratuitamente a sua disposizione i piatti ed i bicchieri occorrenti;

26° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore, durante il viaggio di mare, la quantità d'acqua necessaria per bere e per lavarsi, e i recipienti all'uopo occorrenti;

27° l'obbligo del vettore di somministrare gratuitamente al viaggiatore, che si sia ammalato durante il viaggio per mare, le cure e i medicinali necessari;

28° l'obbligo del vettore di spedire il bagaglio, consegnato a tempo debito, con la stessa nave su cui è imbarcato il viaggiatore, e, ove ciò non avvenga, di rispondere di tutti i danni che possano derivarne;

29° l'obbligo del vettore di spedire gratuitamente, per tutto il viaggio di mare, almeno mezzo metro cubo di bagaglio, e l'indicazione di quanto debba pagarsi per l'eventuale sopraccarico;

e, qualora il viaggio sino al porto, da cui ha principio la navigazione fuori d'Europa, si faccia in tutto o in parte colla ferrovia o con una nave da fiume, l'indicazione della quantità di bagaglio, che viene spedita gratuitamente, durante questa parte di viaggio, e il prezzo da pagarsi per l'eventuale sopraccarico;

30° l'obbligo del vettore, qualora ne sia richiesto, di assicurare durante il viaggio per mare, contro i pericoli dell'acqua e del fuoco, il bagaglio del viaggiatore, a spese di quest'ultimo;

31° l'obbligo del vettore, qualora la nave per un sinistro di mare o per un altro accidente non possa continuare il viaggio, o debba interromperlo per un tempo non breve, di fornire al viaggiatore, senza speciale compenso, conveniente vitto ed alloggio, e di trasportare lui e il suo bagaglio al luogo di destinazione, nel più breve termine possibile;

31°-a qualora il trasporto del viaggiatore al porto, da cui ha principio la navigazione fuori d'Europa, si faccia in tutto o in parte colla ferrovia o con una nave da fiume;

l'obbligo del vettore di somministrare gratuitamente anche al viaggiatore, che si sia ammalato durante questa parte del viaggio, le cure e i medicinali necessari;

31°-b se e in quanto abbia luogo il suaccennato trasporto con la ferrovia e il vettore abbia assunto l'obbligo di fornire, durante questa parte del viaggio, il vitto al viaggiatore;

l'obbligo del vettore di somministrare il vitto al viaggiatore, in certe fermate da indicarsi con precisione, e di fornirgli gratuitamente l'alloggio in un albergo, nel caso che la fermata si prolunghi per oltre tre ore.

32° la disposizione che, all'estero, i reclami per la manchevole esecuzione del contratto, le domande di risarcimento di danni, ecc., si debbono presentare al competente console tedesco o a chi ne fa la veci;

33° la disposizione che il contratto rimane sempre nelle mani del viaggiatore;

34° il luogo e il giorno della stipulazione del contratto;

35° la sottoscrizione di ambedue le parti contraenti. (Per chi viaggia con la famiglia, basta la firma del capo di essa. — Se il viaggiatore ha un rappresentante legale, questi deve sottoscrivere. — Per il vettore, basta il proprio timbro. — Per i vettori che sono obbligati a nominare un rappresentante nazionale con pieni poteri (art. 4 della legge sull'emigrazione), si esige la firma o il timbro di quest'ultimo. — Per i vettori che esercitano la loro industria per mezzo di un mandatario o rappresentante, basta la firma o il timbro di questo).

§ 8. — Se, in un trasporto della specie indicata nel § 7, il vettore ha assunto a suo carico anche l'ulteriore trasporto e mantenimento, o solo il trasporto degli emigranti, dal porto di sbarco fuori d'Europa al luogo di destinazione, valgono anche in questo caso le norme stabilite nel § 7, con l'avvertenza, però, che l'obbligo del vettore, preveduto sotto il n. 2, del detto paragrafo di provvedere al trasporto del viaggiatore, deve sussistere non soltanto fino all'approdo nel porto di sbarco fuori d'Europa, ma sino all'arrivo nel luogo di destinazione.

Inoltre i contratti debbono contenere:

10-*a*, l'esatta indicazione del luogo di destinazione;

10-*b*, i mezzi di trasporto dal porto di sbarco fuori di Europa al luogo di destinazione;

16-*a*, il nolo per l'ulteriore trasporto dal porto di sbarco fuori d'Europa al luogo di destinazione;

31-*c*, l'obbligo del vettore, nel caso che l'ulteriore trasporto sia ritardato per motivi non imputabili al viaggiatore, di fornirgli gratuitamente conveniente vitto e alloggio;

31-*d*, la facoltà del viaggiatore, ove un tale ritardo si prolunghi oltre una settimana, di rescindere il contratto, e di domandare il rimborso delle maggiori spese avute per il cambiamento di direzione nel proseguimento del viaggio, salvi i diritti che eventualmente gli competono, in linea civile, per il risarcimento dei danni;

31-*e*, l'obbligo del vettore, nel caso che il viaggiatore, o uno dei membri della famiglia che l'accompagnano, muoia prima che incominci l'ulteriore viaggio, ovvero provi di non poterlo incominciare, per malattia, o per

altro caso di forza maggiore, di restituire al viaggiatore, o ai suoi eredi l'intero nolo pagato per l'ulteriore trasporto;

31-*f*, l'obbligo del vettore, nel caso che il viaggiatore, nel porto di sbarco fuori di Europa, desista per altri motivi dall'ulteriore trasporto, di restituire al medesimo il nolo pagato, previa detrazione di una parte da determinarsi esattamente, ma in nessun caso superiore al 10 per cento;

31-*g*, l'indicazione della quantità di bagaglio del viaggiatore, che viene spedita gratuitamente nell'ulteriore viaggio, in quanto tale indicazione sia possibile all'epoca della stipulazione del contratto;

31-*h*, se e in quanto l'ulteriore trasporto e mantenimento, dal porto di sbarco fuori di Europa al luogo di destinazione, sia stato posto al vettore come condizione per la concessione della licenza d'esercizio;

l'obbligo del vettore — qualora, per un sinistro del mezzo di trasporto o per altra cagione non imputabile al viaggiatore, sia impossibile la continuazione del viaggio di già intrapreso, o sopravvenga una non breve interruzione del medesimo — di fornire gratuitamente al viaggiatore stesso alloggio e vitto, e d'incaricarsi del trasporto di lui e del suo bagaglio al luogo di destinazione, nel più breve termine possibile.

§ 9. — I contratti per il trasporto di emigranti, a traverso il mare, in un porto europeo non germanico, devono contenere, e possibilmente nell'ordine seguente:

- 1° il nome e cognome del vettore;
- 2° l'obbligo del vettore d'incaricarsi del trasporto del viaggiatore dalla Germania all'approdo nel porto di sbarco;
- 3° il luogo e il giorno, a partire dal quale egli assume il trasporto;
- 4° il luogo e il giorno, a partire dal quale egli assume l'obbligo di fornire il vitto al viaggiatore;
- 5° il nome e la nazionalità della nave da adoperarsi;
- 6° il nome della linea di navigazione;
- 7° il porto di sbarco;
- 8° il nome e cognome del viaggiatore e dei membri della famiglia che viaggiano con lui;
- 9° l'età;
- 10° lo stato di famiglia (padre, madre, figlio, figlia ecc., e, per quelli che viaggiano soli, l'indicazione se sono coniugati o celibi);
- 11° l'ultimo domicilio;
- 12° l'importo del nolo, in valuta dell'Impero, per ogni singola persona;
- 13° la dichiarazione che il viaggiatore, dalla Germania sino all'approdo nel porto di sbarco, per il trasporto della sua persona e del suo bagaglio (salvo l'eventuale sopraccarico, di cui al n. 20), e per il vitto e l'alloggio,

in quanto questi siano stati assunti dal vettore, non deve pagar nulla oltre il nolo indicato;

14° l'indicazione del luogo e del giorno, in cui il viaggiatore deve trovarsi per la partenza, e inoltre del luogo e del giorno in cui deve, al più tardi, aver luogo la consegna del bagaglio;

15° l'obbligo del vettore, durante il viaggio per mare, di fornire ad ogni viaggiatore d'età maggiore di dieci anni (due fanciulli sotto i dieci anni contano come un solo viaggiatore) una cuccetta, con materasso, cuscino e coperta;

16° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore per tutta la durata del viaggio marittimo, almeno tre pasti al giorno, e di mettere gratuitamente a sua disposizione i piatti e i bicchieri occorrenti;

17° l'obbligo del vettore di somministrare al viaggiatore, durante il viaggio di mare, la quantità d'acqua necessaria per bere e per lavarsi e i recipienti all'uopo occorrenti;

18° l'obbligo del vettore di somministrare gratuitamente al viaggiatore, che si sia ammalato durante il viaggio di mare, le cure e i medicinali necessari;

19° l'obbligo del vettore di spedire il bagaglio, consegnato a tempo debito, con la stessa nave su cui è imbarcato il viaggiatore, e, ove ciò non avvenga, di rispondere di tutti i danni, che ne possano derivare;

20° l'obbligo del vettore di spedire gratuitamente, per tutto il viaggio di mare, almeno mezzo metro cubo di bagaglio, e l'indicazione di quanto debba pagarsi per l'eventuale sopraccarico;

21° l'obbligo del vettore, qualora ne sia richiesto, di assicurare il bagaglio del viaggiatore, a spese del medesimo, contro i pericoli dell'acqua e del fuoco;

22° la dichiarazione, che gli altri diritti e doveri dei contraenti sono regolati in conformità delle prescrizioni, contenute nel Codice di commercio per la Germania, circa le imprese di trasporto;

23° l'obbligo del vettore qualora, lungo il viaggio la nave non possa, per un sinistro di mare od altro accidente, continuare la rotta, o sopravvenga una non breve interruzione del viaggio stesso, di fornire gratuitamente al viaggiatore conveniente vitto e alloggio, e di trasportare lui e il suo bagaglio al luogo di destinazione, nel più breve termine possibile;

24° la disposizione, che all'estero, i reclami per la manchevole esecuzione del contratto, le domande di risarcimento di danni, ecc., si debbono presentare al competente console tedesco, o a chi ne fa le veci;

25° la disposizione che il contratto rimane sempre nelle mani del viaggiatore;

26° il luogo e il giorno in cui fu stipulato il contratto;

27° la sottoscrizione di ambedue le parti contraenti. (Se si tratta di una famiglia, basta la firma del capo di essa. — Se il viaggiatore ha un rappresentante legale, questi deve sottoscrivere. — Per il vettore, basta la firma a timbro. — Per i vettori che sono obbligati a nominare un rappresentante nazionale con pieni poteri (§ 4 della legge sull'emigrazione), si esige la firma o il timbro di questo rappresentante. — Per i vettori che esercitano la loro industria per mezzo di un mandatario o rappresentante, basta la firma o il timbro di questo).

§ 10. — Il prezzo fissato all'emigrante per il trasporto della sua persona e del suo bagaglio per un tratto di via terrestre, non può essere superiore al prezzo di trasporto da pagarsi in quel determinato luogo a norma della tariffa in vigore.

§ 11. — Per i contratti devono adoperarsi appositi moduli, un esemplare dei quali viene presentato dal vettore al Cancelliere dell'Impero, per l'approvazione.

§ 12. — Prima dell'imbarco, o, se il vettore abbia assunto anche il trasporto in ferrovia fino al porto, prima di salire in treno, il contratto deve essere consegnato all'emigrante (nel caso di una famiglia di emigranti, al capo di essa) e lasciato sempre in mano sua.

§ 13. — Con gli emigranti, che, provenendo dalla Germania, o attraversandola, vogliono recarsi in un porto fuori della Germania, per essere di là trasportati in un paese fuori d'Europa, possono essere conclusi contratti della specie indicata nei §§ 7 e 8, ma non di quella indicata nel § 9.

§ 14. — L'Ufficio di emigrazione può esigere che il vettore, a garanzia dell'adempimento degli obblighi a lui imposti dai §§ 27 a 30 della legge sull'emigrazione, assicuri una somma che superi della metà il nolo, oppure faccia un deposito equivalente alla detta somma.

Nel caso dell'assicurazione, la scelta dell'assicuratore e il contenuto della polizza di assicurazione sono sottoposti all'approvazione dell'Ufficio di emigrazione. La polizza comprovante la conclusa assicurazione deve essere rimessa all'Ufficio di emigrazione, non più tardi di 36 ore dopo la partenza della nave.

Il deposito deve esser fatto nel luogo indicato nel § 26 delle presenti disposizioni e notificato all'Ufficio di emigrazione, prima della partenza del piroscalo.

Qualora sia necessaria la distrazione della somma data per cauzione, o di una parte di essa, il vettore è tenuto a reintegrarla immediatamente.

Qualora il vettore, per negligenza nell'adempimento degli obblighi a lui imposti dal 1° capoverso del presente articolo, provochi l'intervento del detto Ufficio, la maggiore spesa cagionata da tale negligenza deve essere rimbor-

sata con la somma assicurata o depositata. L'Ufficio ha facoltà di ritirare per questo scopo l'importo dell'assicurazione. Una corrispondente annotazione deve esser fatta sulla polizza o sul certificato di deposito.

§ 15. — Per trasportare emigranti su navi noleggiate, il vettore deve esservi precedentemente autorizzato dall'Ufficio di emigrazione.

## II.

### Esercizio degli agenti.

§ 16. — L'agente di emigrazione, ogni qualvolta serve da mediatore in un contratto di trasporto, deve rilasciare all'emigrante (ove si tratti di una famiglia, al capo di essa) una ricevuta.

§ 17. — La ricevuta deve contenere, possibilmente nell'ordine seguente:

1° a seconda della specie del contratto da conchiudersi con la mediazione dell'agente, le indicazioni contemplate:

- a) nei numeri 1 a 6 del § 5, oppure
- b) in questi numeri e nelle corrispondenti aggiunte del § 6, oppure
- c) nei numeri 1, e 3 a 10 del § 7, oppure
- d) in questi numeri e nelle corrispondenti aggiunte del § 8, oppure
- e) nei numeri 1, e 3 a 7 del § 9;

2° gli acconti già pagati dall'emigrante sul nolo convenuto;

3° le indicazioni contenute nelle colonne 1 a 11 dell'elenco allegato;

4° il nolo, separatamente per ciascun tratto da percorrersi e per ciascuna persona;

5° il nome e il domicilio dell'agente;

6° il giorno e il luogo del rilascio della ricevuta e la sottoscrizione dell'agente;

7° una particolareggiata distinta dei pagamenti che l'emigrante abbia fatto per qualsivoglia titolo all'agente;

8° sotto il titolo " Condizioni „, a seconda della specie del contratto da stipularsi con la mediazione dell'agente, le indicazioni contemplate:

- a) nei numeri 12 a 26 del § 5, oppure
- b) in questi numeri e nelle corrispondenti aggiunte del § 6, oppure
- c) nei numeri 2 e 17 a 31 b del § 7, oppure
- d) in questi numeri e nelle corrispondenti aggiunte del § 8, oppure
- e) nei numeri 2 e 13 a 23 del § 9,

9° sotto il titolo: " Consigli „ quanto appresso:

Si raccomanda al viaggiatore:

*a)* di mettere all'esterno di ogni collo del bagaglio, sopra o da un lato, il proprio nome chiaramente leggibile, in colore incancellabile;

*b)* di portar seco una nota ufficialmente verificata dei colli del proprio bagaglio, e degli oggetti che in essi si trovano;

*c)* di munirsi di un passaporto o di un attestato d'origine.

§ 18. — Per le ricevute, di cui sopra, debbono essere adoperati moduli speciali, i quali sono dal vettore presentati al Cancelliere dell'Impero, per l'approvazione. Gli agenti di un medesimo vettore adopereranno lo stesso tipo di modulo.

§ 19. — I moduli devono avere un numero progressivo ed essere riuniti in volumi rilegati, le cui pagine saranno numerate e porteranno, nel primo foglio, l'attestazione dell'Ufficio di polizia locale, riguardo al numero di esse. Nei volumi, accanto al modulo di ogni ricevuta si troveranno due moduli dello stesso contenuto, da servire per le copie, posti in modo che si possano togliere senza danneggiare il volume che li contiene. Nei moduli da servire per le copie possono omettersi le indicazioni di cui ai numeri 8 e 9 del § 17.

§ 20. — L'agente, appena riempito il modulo di una ricevuta, riempie nella stessa maniera anche i due moduli per le copie. L'originale è consegnato all'emigrante, e delle due copie una è spedita al vettore, l'altra rimane insieme al libro nelle mani dell'agente.

§ 21. — Gli agenti, che concludono essi stessi il contratto di trasporto, debbono riempire il modulo del contratto e sottoscriverlo. Si applicano inoltre in questo caso i §§ 16 a 20.

§ 22. — Le autorità amministrative centrali dei diversi Stati possono prescrivere che gli agenti informino, entro un dato termine, della conclusione dei contratti di trasporto, o della mediazione all'uopo prestata un ufficio da designarsi dalle autorità stesse.

### III.

#### Norme comuni all'esercizio dei vettori d'emigranti e degli agenti.

§ 23. — I vettori debbono comunicare esattamente ai loro agenti, e i vettori esteri anche ai loro rappresentanti, i prezzi stabiliti per il trasporto degli emigranti. È vietato così ai rappresentanti dei vettori esteri come agli agenti di aumentare il prezzo fissato dal vettore.

§ 24. — I vettori debbono conservare copia delle lettere da loro inviate agli agenti e agli emigranti. La stessa disposizione vale per gli agenti riguardo alle lettere da essi indirizzate ai vettori e agli emigranti.

Gli elenchi degli emigranti, le copie delle ricevute e tutta la corrispondenza scambiata debbono conservarsi, esattamente per ordine cronologico, per tre anni, dalla data dell'ultima registrazione ovvero del ricevimento o dell'invio delle lettere, ed essere ostensibili ad ogni richiesta del Commissario imperiale per l'emigrazione, dell'Ufficio di emigrazione e dell'Ufficio di polizia locale del domicilio professionale o della residenza del vettore.

§ 25. — Le autorità amministrative superiori potranno proibire ai vettori e agli agenti di dare annuncio delle loro operazioni, con cartelli affissi in luoghi pubblici, in tutto l'ambito della loro giurisdizione, o in una determinata parte di esso.

Negli annunci, nei prospetti e nelle circolari deve essere sempre indicata con precisione la via, che si seguirà nel trasporto: ove abbia luogo un cambiamento di nave, se ne farà ugualmente menzione.

§ 26. — La cauzione, dovuta a tenore degli articoli 5, 7 e 14 della legge sull'emigrazione, deve prestarsi, mediante deposito del relativo importo, stabilito dal Cancelliere dell'Impero, e, per gli agenti, dalle autorità amministrative superiori, in contanti o in obbligazioni dell'Impero Germanico o di uno Stato della Confederazione.

Gli Uffici centrali dei vari Stati possono permettere il deposito in altri valori; essi stabiliscono il luogo, in cui il deposito dovrà effettuarsi.

La competenza degli Uffici centrali dei vari Stati è determinata dal luogo in cui trovasi il domicilio professionale del vettore o dell'agente, e per i vettori di cui all'articolo 4 della legge sull'emigrazione, dal domicilio del rappresentante.

§ 27. — Nell'atto col quale si presta la cauzione, i vettori e gli agenti debbono ottemperare agli obblighi qui appresso indicati.

§ 28. — La cauzione sta a garanzia di tutte le obbligazioni, contratte dai vettori o dagli agenti, a causa della loro industria, verso le autorità e verso gli emigranti, e in particolare:

1° di tutti i danni e le spese che potessero incontrare gli emigranti ed al cui rimborso potessero aver diritto, in forza

a) del contratto di trasporto;

b) della legge sull'emigrazione e delle prescrizioni ed ordinanze emanate per l'esecuzione della medesima;

c) delle speciali condizioni imposte ai vettori e agli agenti, all'atto della concessione della licenza;

2° di tutte le spese incontrate da un Ufficio imperiale o territoriale,

di cui siasi, con l'inadempimento degli obblighi indicati al n. 1, provocato l'intervento;

3° di tutte le spese e multe inflitte per infrazione alle norme stabilite al n. 1, lett. *b* e *c*.

§ 29. — L'autorità amministrativa superiore è autorizzata a tacitare con la detta cauzione:

*a*) le domande fatte dagli emigranti, in base al § 28, n. 1, se queste siano riconosciute giuste, o con sentenza di un giudice nazionale, o con sentenza di un giudice estero, resa esecutiva, o con una deliberazione dell'autorità amministrativa superiore, o con una decisione del competente console germanico o del suo rappresentante;

*b*) le domande di un Ufficio imperiale o territoriale, fatte in base al § 28, n. 2, se le maggiori spese di quest'Ufficio siano state riconosciute giuste, quanto agli Uffici imperiali da una deliberazione dei medesimi, e quanto agli Uffici territoriali da una decisione dell'autorità amministrativa superiore, sentito il vettore o l'agente.

*c*) le multe e le spese stabilite in forza di una sentenza dell'autorità giudiziaria.

§ 30. — Se la somma depositata a titolo di cauzione viene diminuita o assorbita interamente dalle indennità, deve essere dal depositante reintegrata nel termine di un mese. Lo stesso deve avvenire, se il valore dei titoli depositati subisce un ribasso del 10 per cento, da quello che era al momento della prestazione della cauzione.

§ 31. — La restituzione della cauzione può essere domandata, qualora chi l'ha prestata, muoia o rinunzi a valersi dell'ottenuta licenza, o qualora questa gli venga ritirata.

La restituzione ha luogo dopo esaurito l'esperimento delle ragioni accampate a carico della cauzione, ma non mai prima di un anno a partire dal giorno in cui la restituzione stessa fu domandata.

Essa può aver luogo prima di questo termine, qualora colui che succede ad un vettore assuma tutte le obbligazioni del suo predecessore e dichiari di rispondere anche di queste con la propria cauzione.

Berlino, 14 marzo 1898.

*Il Cancelliere dell'Impero*  
*In rappresentanza*  
Conte di POSADOWSKI.