

GIURISPRUDENZA SULL'EMIGRAZIONE

Pubblichiamo qui appresso due importanti sentenze emesse nel mese dicembre dello scorso anno dalle Commissioni arbitrali di Padova e Pavia su ricorso di alcuni emigranti scampati dal naufragio del piroscafo *Sirio* della Navigazione generale italiana, avvenuto nella notte del 4 agosto 1906 presso le isole Hormigas nel Mediterraneo.

Sentenza della Commissione arbitrale per l'emigrazione di Padova.

IN NOME DI S. M. VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

La Commissione arbitrale provinciale per l'emigrazione, avente sede in Padova, composta dei signori:

Cav. avv. Luigi Deola, presidente del Tribunale civile e penale di Padova, presidente ;

Avv. Giuseppe Brisotto, sostituto procuratore del Re ;

Cav. dott. nobile Camillo dei Breganze, consigliere di prefettura, nominato con decreto del Prefetto di Padova 1° ottobre 1906, n. 121/148, divisione 1^a ;

Avv. comm. Egidio Indri, consigliere provinciale, nominato, per delegazione del Consiglio, della Deputazione provinciale di Padova con verbale 17 settembre 1905, reso esecutivo con visto prefettizio del successivo giorno 28 ;

Avv. Enrico Turazza, consigliere provinciale, nominato, per delegazione del Consiglio, dalla Deputazione provinciale di Padova, con verbale 15 dicembre 1905, reso esecutivo con visto prefettizio del successivo giorno 28 ;

Con l'assistenza del cancelliere dott. Alberto Rigoni, segretario di

Prefettura, nominato con decreto del Prefetto di Padova 1° ottobre 1906, n. 121/148,

ha pronunciato la seguente

sentenza

in merito al ricorso presentato dal signor Tiepolo Umberto di Anselmo, da Noale, contro la Navigazione generale italiana e il suo rappresentante in Padova signor Arturo Frimel, rappresentati, come da regolare procura, dall'avvocato signor Paolo Calegari,

in merito

risarcimento dei danni per la perdita del bagaglio ed altri effetti sofferta in seguito al naufragio del piroscafo *Sirio*.

All'udienza indetta, in una sala della regia Prefettura, il giorno 3 dicembre corrente, comparvero il ricorrente Tiepolo Umberto e per la Navigazione generale italiana, il suo rappresentante a Padova signor Frimel Arturo, e l'avvocato Paolo Calegari munito di speciali procure deposte in atti.

Fatta la relazione della causa dal consigliere di Prefettura cav. dott. nobile dei Breganze, ed accordata dal signor Presidente la parola alle parti, l'attore non fece che richiamarsi al prodotto ricorso, esibendo un elenco degli effetti perduti per un importo di lire 840.75 e chiedendo un compenso complessivo anche per i danni morali sofferti, di lire 1000 in confronto delle lire 800 esposte nel ricorso.

Il procuratore della parte convenuta presenta un memoriale a stampa, che svolge ed illustra verbalmente, venendo alle seguenti conclusioni: *Piaccia all'illustrissima Commissione;*

In via pregiudiziale:

A) Dichiarare la propria incompetenza a conoscere della domanda del Tiepolo, come quella che esorbita dai limiti della legge sulla emigrazione e costituisce un caso di diritto comune e così anche la sua incompetenza a conoscere della validità e degli effetti dell'abbandono, fatto agl'interessati, della nave e del nolo esatto e da esigere.

In deteriore ipotesi:

B) Dichiarare la propria incompetenza per effetto della prevenzione e della connessività di causa, essendo l'azione del Tiepolo strettamente legata alla causa civile già radicata avanti il Tribunale civile di Genova che deve decidere sulla validità dell'abbandono e sulla liberazione da ogni obbligazione, nonchè sulla necessaria collettività del giudizio di abbandono.

In via più subordinata:

C) Dichiarare doversi sospendere ogni giudizio sul reclamo fino a gius cognito del processo penale in corso.

IN MERITO:

° Respingere le domande del Tiepolo, essendo in virtù dell'abbandono limitata la responsabilità della Navigazione Generale Italiana alla nave e al nolo abbandonati, non potendo estendersi ad oggetto diverso con funzione specifica propria, qual'è la cauzione.

2° Dichiarare inapplicabile l'articolo 91 del regolamento sull'emigrazione al caso in esame, perchè il fatto del capitano e dell'equipaggio di fronte all'armatore costituisce un caso di forza maggiore. Si richiama su questo punto in ogni evento la già fatta eccezione dell'abbandono e la impossibilità legale dell'emigrante di rivalersi sulla cauzione, e specialmente sulla eventuale reintegrazione della stessa, essendo questa diretta a garanzia di obblighi successivi non di quelli anteriori.

IN FATTO:

Il nominato Tiepolo Umberto di Anselmo, domiciliato a Noale, provincia di Venezia, trattando a mezzo del rappresentante la Navigazione Generale Italiana in Padova, signor Arturo Frimel, prendeva imbarco quale emigrante con la moglie Magnolio Amelia e con il figlio Silvio, diretti a San Paolo del Brasile, sul piroscavo *Sirio*, che la notte del 4 agosto 1906 naufragava presso le isole Hormigas nel Mediterraneo. Scampato al disastro, ritornava con la famiglia in patria e nel giorno 24 settembre p. p. presentava alla Prefettura di Padova un ricorso, diretto alla Commissione provinciale arbitrale, allo scopo di ottenere il risarcimento dei danni per il bagaglio ed altri effetti perduti in lire 800, somma elevata poi all'udienza del 3 dicembre corrente, a lire 1000.

La Navigazione Generale Italiana è munita della patente di vettore d'emigranti per l'anno in corso ed in detta patente era iscritto il piroscavo *Sirio*.

Nel dicembre 1905 fu concesso dal Commissario dell'emigrazione l'assenso alla nomina di rappresentante di detta Compagnia in Padova, del signor Arturo Frimel.

Successivamente fu notificato al signor Prefetto per la Commissione l'atto di abbandono del piroscavo *Sirio* fatto dalla Società di navigazione agli effetti dell'articolo 491 e seguenti del Codice di commercio.

IN DIRITTO:

Considerando sulla prima questione d'incompetenza per materia.

L'articolo 13 della legge sulla emigrazione 31 gennaio 1901, n. 23, dispone che la richiesta della patente di vettore d'emigrazione implica accettazione da parte del vettore degli obblighi tutti derivantigli dalla legge stessa e che la cauzione da lui prestata sta a garanzia di tutti i suaccennati obblighi contratti verso l'emigrante.

Fra gli obblighi del vettore assunti verso l'emigrante, a senso degli articoli 16 della legge medesima e 68 del relativo regolamento, entrano tutti quelli dipendenti da ogni fatto proprio e da ogni atto compiuto in materia di emigrazione da qualsiasi suo incaricato cittadino o straniero, chè ad esso vettore per tutti viene addossata la responsabilità civile. La competenza poi della Commissione arbitrale è segnata nell'articolo 26 della legge, per risarcimento di danni e per ogni controversia relativa alla legge medesima. Così essendo, non si saprebbe comprendere come nel concreto caso fosse incompetente per materia la Commissione.

Il Tiepolo domanda risarcimento pel danno risentito per la perdita del proprio bagaglio nel naufragio del piroscalo *Sirio*, proprietà della Navigazione Generale Italiana, dove egli era imbarcato quale emigrante.

Esorbita tale domanda dai limiti della legge sull'emigrazione? Pare che no. Chè se sul *Sirio* oltre che emigranti trovavansi anche altre persone non protette dalla legge sull'emigrazione e queste pure reclamino indennizzi, potrà la Navigazione Generale pretendere che rimanga lettera morta la legge suddetta e cadano sotto il diritto comune le domande degli emigranti perchè aventi con quelle dei non emigranti una *eadem ratio petendi*, un fatto comune? Mai no, inquantochè pel solo fatto di avere la Navigazione Generale assunta la patente d'emigrazione, assunse obblighi speciali verso gli emigranti, non confondibili con quelli che per diritto comune essa tiene verso gli altri suoi clienti; ragione per cui a giudicare nei rapporti fra dessa e gli emigranti, resterà competente la Commissione arbitrale, come rimarranno competenti le autorità giudiziarie ordinarie a decidere sui rapporti fra dessa e chi non sia emigrante. E neppure se per decidere siavi bisogno di versare sulla legalità dell'abbandono della nave e del nolo, di cui all'articolo 491 del Codice di commercio, e cioè sulla stessa questione pendente presso il Tribunale di Genova in una lite là promossa da persone non emigranti in seguito al naufragio del piroscalo *Sirio*, può proclamarsi la incompetenza della Commissione. Primieramente perchè la legge sulla emigrazione non limita come non avrebbe potuto limitare, gli istituti giuridici applicabili al caso

sottoposto all'esame della Commissione. Secondariamente perchè, come già disse or ora, il giudice ordinario studia l'istituto con riguardo al diritto comune e conformemente decide e la Commissione fa altrettanto, ma con riguardo alla legge speciale. E se pur anco sorgessero due contrarie decisioni, nessun turbamento ne avrebbe la giustizia stante la diversità dei rapporti intercedenti fra le persone involte nella stessa questione.

Il fondare dunque l'eccezione d'incompetenza per materia sull'esorbitanza della domanda del Tiepolo dai limiti della legge sull'emigrazione, per costituire questo un caso di diritto comune e per non poter la Commissione conoscere della validità e degli effetti dell'abbandono della nave e del nolo fatto cumulativamente ad emigranti e non emigranti, è basare l'eccezione su argomento errato.

Considerando sulla seconda questione d'incompetenza per prevenzione e connessità di causa:

Questa eccezione pure non ha fondamento e lo si capisce anche da quanto fin qui si venne osservando. Non si può ravvisare nè prevenzione, nè connessità di causa se pende davanti al Tribunale di Genova una domanda d'indennizzo per danni derivati dal naufragio stesso da parte di persone non emigranti, sempre per la ragione suesposta della diversità di rapporti esistenti fra emigranti e la Navigazione Generale e fra non emigranti e la Società medesima, diversità di rapporti che può reclamare, come si disse, decisioni differenti e niente affatto cozzanti fra loro.

Questo è sufficiente per respingere l'eccezione, indipendentemente dal più dettagliato esame che si potrebbe fare anche a sensi dell'articolo 104 del Codice di procedura civile. Infatti la causa avrebbe lo stesso oggetto, ma non sarebbe la stessa, perchè vertente fra persone diverse.

E nel caso anche (previsto dall'articolo 86 del regolamento 10 luglio 1901, ma che non è accertato dal prodotto certificato del cancelliere del Tribunale di Genova), che l'azione innanzi all'autorità giudiziaria fosse stata promossa da altri emigranti che abbiano creduto di preferire le vie ordinarie, questo fatto non può evidentemente confiscare il diritto negli altri emigranti di adire questa speciale sede riconosciuta dalla speciale legge del 31 gennaio 1901.

Considerando sulla terza questione: se la pendenza di processo penale in corso davanti al Tribunale di Genova obblighi a sospendere il giudizio. La risposta alla questione non può essere che negativa. Sta bene cioè, giusta l'articolo 4 del Codice di procedura penale, quando l'azione civile sorga da fatto sottoposto a giudizio penale, l'azione civile resta sospesa fino alla definizione del processo. Ma questo non è il caso. Il processo che si istruisce a Genova pel naufragio del *Sirio* è contro il capitano che

lo governava, Piccone: fosse egli pure da assolversi o fosse da dichiararsi non luogo a procedere contro di lui, questo avverrebbe sempre per non trovarsi in lui il dolo o la colpa in quel grado che è necessario per costituire la responsabilità penale.

È noto, né la Navigazione Generale si diede cura di smentirlo, che il naufragio avvenne non per effetto di burrasca, ma per investimento del piroscafo contro uno scoglio, viaggiando in località ben nota per abitudinario transito: ciò equivale a dire che vi fu difetto di buona direzione e di conveniente manovra. Dunque *a priori* appare che la forza maggiore esula dall'evento.

Resta che, nell'ipotesi di non accertato dolo o colpa penale, rimarrà una colpa magari lievissima, ma una colpa sempre bastevole in sede civile a formare responsabilità nei riguardi del danno causato.

Infatti la Commissione sa di trovarsi di fronte ad un fatto causato dall'uomo e non dipendente da forza maggiore.

Questo basta perché, indipendentemente dall'attendere l'esito del processo penale, possa la Commissione arbitrale proceder oltre nella pertrazione della controversia civile.

L'articolo 31 del Codice di procedura penale sta pure contro la Navigazione Generale, perché nell'attuale giudizio la cognizione del reato non avrebbe ad influire né punto né poco sulla decisione della controversia civile, quando, come si è detto, deve venire esclusa *a priori* la forza maggiore. Ed egualmente dicasi riguardo all'articolo 33 del prefato Codice invocato in proprio favore da essa Navigazione Generale.

Considerando nel merito: che superiormente si addimostrò colla scorta degli articoli 13 e 16 della legge sulla emigrazione e 68 del relativo regolamento, come il vettore di emigranti ottenendo la sua patente si assoggetti alle disposizioni speciali fissate dalla legge. Ne consegue che la materia tutta trattata di detta legge nei rapporti fra vettore ed emigranti è governata non dal diritto comune, ma dalla legge speciale. I principi regolatori desunti dalle suaccennate disposizioni, sono:

1° La disponibilità della cauzione prestata dal vettore per le sue responsabilità.

2° La rispondenza del vettore per tutte le persone subalterne a cui egli affida il trasporto degli emigranti, nullo ogni patto che escluda o limiti tale responsabilità.

Da ciò ne consegue che il vettore non ha che la forza maggiore da poter invocare in proprio favore e che la sua cauzione soltanto paga i danni risentiti dall'emigrante durante il trasporto od a cause da esso non imputabili a forza maggiore. Così la legge sull'emigrazione s'accosta agli

articoli 1151 e 1153 del Codice civile e si stacca affatto dall'articolo 491 del Codice di commercio, che ai prefati articoli del Codice civile deroga in pro della marina mercantile per tutte quelle buone ragioni a cui accenna la Navigazione Generale, ed alle quali la Commissione, ben volentieri sottoscrive. Laonde, avendosi esclusa la forza maggiore, non altro campo rimane alla Navigazione Generale. Né può dessa lagnarsi contro la legge sull'emigrazione, giacché fu fatto volontario il suo di farsi vettore di emigrazione, e doveva ben averne valutate le eventuali conseguenze.

Non importa che la legge sull'emigrazione non abbia espressamente tolto al proprietario della nave il beneficio di sottrarsi da ogni responsabilità derivantegli dai fatti del capitano o delle altre persone dell'equipaggio, abbandonando la nave ed il nolo esatto o da esigere.

Intanto è da osservarsi che il prefato articolo 491 stabilisce cotal beneficio al proprietario che non ha contratto obbligazione personale; ed invece il vettore, verso l'emigrante, contrae l'obbligo personale, giusta i surricordati articoli 16 e 68 della legge e del regolamento sulla emigrazione e questo basterebbe in ogni caso per privarlo del beneficio. Poi devesi osservare ancora: che, appunto la ragione ora esposta, non era mestieri escludesse la legge esplicitamente quel beneficio, subito che essa creava al vettore una obbligazione personale. In verità poi è logico che contro l'emigrante non possa il vettore legalmente attuare lo abbandono della nave e del nolo. Come vorrebbe pretendere che l'emigrante, privo di mezzi morali e materiali ed appunto per questo tutelato dalla legge in ogni miglior modo possibile, fosse in caso di ricevere utilmente la nave, magari sommersa in tutto od in parte, esistente a distanza enorme dal suo luogo di residenza, come nel caso concreto, per poi pagarsi con questa del suo danno mediante l'espletamento del non semplice processo di venderla e di ripartirne il ricavato cogli altri creditori, a forma dell'articolo 493 del Codice di commercio?

Le difficoltà di recupero della nave, di riscossione dei noli, le controverse facili nel riparto del prezzo di vendita; la dispendiosità non indifferente portata da tutte queste pratiche, aumentata dalla lontananza in cui dovrebbero compiersi; il tempo non breve indispensabile per tutto questo compire, renderebbero vana la tutela della legge in pro dell'emigrante. Ove si pensi che la legge sull'emigrazione venne fatta appositamente per garantire l'emigrante dalla pronta, semplice, gratuita effettuazione dei suoi diritti e per garantirlo contro ogni evento che ostacolasse il raggiungimento di cotal fine, bisogna assolutamente persuadersi che l'istituto dell'abbandono della nave e del nolo venne dalla legge escluso nei rapporti fra vettore ed emigrante. Del resto, in sostanza, questi concetti

fanno capo anche a replicati responsi della Corte Suprema, avendo la Cassazione di Roma costantemente fin qui seguita la massima: « Una volta che il vettore ha richiesta ed ottenuta la patente si è assunto l'obbligo di rispondere del fatto del comandante della nave e non può ricorrere al principio della legge comune per disinteressarsi dagli obblighi contratti in forza della legge speciale cui si è sottomesso » (Sentenza 13 febbraio 1904 ed altre, *Legge*, 1904, col. 1205). Questo disse la Cassazione in riguardo, è vero, alla responsabilità penale del vettore di emigrazione: ma *a fortiori* va applicato anche alla sua responsabilità civile; ben sapendosi come per la rispondenza penale occorra qualche cosa di più che per la civile.

Conviene però da ultimo dire che il caso in termini è precisamente previsto dall'articolo 91 del regolamento sull'emigrazione e ciò per completamento di motivazione, subito che la Navigazione Generale s'appoggia al contrario. L'articolo stabilisce che il danneggiato avrà diritto all'indennità qualora, salvo i casi di forza maggiore, sia danneggiato il bagaglio dell'emigrante.

Nel caso in specie, come già si disse superiormente, non si può ritenere la forza maggiore che non si riconcilia coll'investimento della nave contro uno scoglio per effetto di non conveniente manovra e non per effetto di mare in burrasca, quindi l'articolo 91 calza a perfezione. Nè può considerarsi caso di forza maggiore di fronte all'armatore il fatto del capitano o dell'equipaggio, come vorrebbe la Navigazione Generale, per la ragione più volte detta della speciale rispondenza dell'armatore vettore a sensi della legge sulla emigrazione.

Considerando che sul *quantum debeatur* la Navigazione Generale, come da dichiarazione espressa fatta dal suo procuratore all'udienza del giorno 3 dicembre, non fa questione; e quanto il Tiepolo domanda appare conveniente di fronte alla specifica prodotta del bagaglio perduto, di fronte all'inutile disagio del viaggio intrapreso, alla perdita o quanto meno allontanata speranza di realizzare i suoi progetti, di fronte anche allo spavento pel corso pericolo di vita, considerazioni queste dalle quali non si può prescindere nel calcolare, agli effetti dell'articolo 26 della legge, il danno che vuol essere risarcito; per questi motivi, ogni avversa conclusione ed eccezione reietta;

decide

di accogliere integralmente il ricorso dell'emigrante Tiepolo Umberto di Anselmo, da Noale, liquidando a suo favore ed in conforto della Naviga-

zione Generale Italiana, il danno sofferto in seguito al naufragio del piroscafo *Sirio* nella richiesta somma di lire 1000.

Le spese di copia della presente sentenza, previste in lire 20, sono poste a carico della parte convenuta soccombente.

Così deciso in Camera di Consiglio, in una sala della regia Prefettura di Padova, il giorno 10 dicembre 1906.

LUIGI DEOLA, *presidente*.

G. BRISOTTO.

E. INDRI.

E. TURAZZA.

CAMILLO DEI BREGANZE, *estensore*.

ALBERTO RIGONI, *cancelliere*.

Sentenza della Commissione arbitrale per l'emigrazione di Pavia.

LA

COMMISSIONE ARBITRALE PER L'EMIGRAZIONE

presso la

REGIA PREFETTURA DI PAVIA

composta dei signori:

Cav. avv. Pisani Marco Tullio, presidente del Tribunale civile e penale, presidente; avv. Goffredo Palazzi; avv. cav. Giovanni Venco; dottor Giuseppe Zanetti, consigliere di Prefettura; avv. Stefano Brasini, sostituto Procuratore del Re.

Ha pronunciata la seguente

Sentenza

nella controversia promossa con ricorso di Francesco Lucotti, di Lomello, nello interesse del figlio minorenni Alessandro, diretto al Prefetto della provincia in data 2 settembre corrente anno,

contro

la Navigazione Generale Italiana.

PREMESSO IN FATTO

che il ricorso era concepito nei seguenti termini:

« Onorevole Commissariato per l'Emigrazione,
« e per esso Ill.mo Signor Prefetto di Pavia,

« Il sottoscritto, padre dell'emigrante Lucotti Alessandro, d'anni 18,
« da Lomello, scampato miracolosamente dal naufragio del *Sirio*, pre-
« senta domanda di indennità di lire 520.80, oltre al rimborso delle spese
« di viaggio, importo effetti di vestiario naufragato col *Sirio*.

« Chiede inoltre congruo compenso per le spese di malattia sostenute
« dal Lucotti Alessandro, calcolate in lire 50.

« Lomello, 2 settembre 1906.

« Il ricorrente

« firmato: LUCOTTI FRANCESCO fu Pietro,
« residente in Lomello ».

Che tanto il Lucotti Francesco, quanto l'Alessandro comparvero personalmente all'udienza del giorno 19 novembre ultimo decorso;

Che la Navigazione Generale Italiana, comparsa nanti questa Commissione in persona del suo mandatario speciale, si è opposta alla domanda, sollevando formalmente diverse eccezioni pregiudiziali e di merito, concludendo a che piaccia alla Commissione:

In via pregiudiziale

A) dichiarare la propria incompetenza a conoscere la domanda del Lucotti per ragione di materia;

B) in subordine dichiarare la propria incompetenza per effetto della prevenzione e della comunità di causa;

C) in via più subordinata sospendere ogni giudizio sul reclamo fino a *jus cognito* del processo penale in corso.

In merito, assolvere la convenuta della domanda in virtù dell'abbandono della nave e del nolo; e dichiarare inapplicabile l'articolo 91 del regolamento sull'emigrazione al caso in esame, trattandosi di caso di forza maggiore.

La Commissione

Citati e intesi personalmente tanto l'attore, che persistette nella domanda, quanto il procuratore speciale e rappresentante della Navigazione Generale Italiana,

ha considerato in diritto:

Sulle questioni pregiudiziali.

Che la legge del 31 gennaio 1901, n. 23, completata dal regolamento approvato con regio decreto 10 luglio 1901, n. 275, sull'emigrazione, è nella sua essenza legge di protezione della classe povera, ignorante, epperò debole, alla cui tutela il diritto comune rilevasi impotente e inadeguato;

Che in ciò sta la ragione e conseguentemente l'applicazione dei provvedimenti eccezionali scritti a favore dell'emigrante la cui definizione è data dall'articolo 6 della legge in colui che viaggia in 3^a classe o in classe, dal Commissariato dell'emigrazione, equiparata alla 3^a attuale.

Quali provvedimenti in sostanza sono diretti a far sì che l'emigrante abbia giustizia pronta, gratuita e spoglia d'ogni formalità procedurale, nelle sue controversie contro il vettore per restituzione di somme, per risarcimento di danni e per ogni controversia relativa alla legge sull'emigrazione (articolo 26 della legge);

Che queste late espressioni non sembrano suscettibili delle limitazioni fatte dalla difesa della convenuta, imperocchè la legge non distingue tra danno e danno quanto alla causa di questo, e però male a proposito la convenuta pretenderebbe restringere la competenza della Commissione alle questioni relative *alla tutela della persona dell'emigrante, e cioè al suo umano e onesto trattamento prima dell'imbarco e a bordo durante il viaggio, per modo che egli non sia esposto ad offese e patimenti, nè sia strumento d'ingiusto guadagno*, cose tutte che rientrano per fermo negli scopi della legge, ma che non gli esauriscono, come appare dal suo intiero contesto, e, per rimanere strettamente all'argomento, com'è testualmente detto dall'articolo 26 di essa, ove il risarcimento dei danni forma una categoria distinta da altre controversie « relative alla sovraccennata legge ».

Del resto che lo spirito e la portata della legge siano tali da creare una vera e propria giurisdizione speciale, cui vadano soggette tutte le controversie occasionate dal trasporto degli emigranti come sopra definiti, risulta manifesto dai lavori preparatori e dalle discussioni parlamentari, durante le quali non mancò chi mise in rilievo questa grave innovazione al diritto comune, e propose la soppressione dell'articolo, che fu invece difeso dal Ministro di grazia e giustizia (Gianturco), il quale, premesso trattarsi di una *materia speciale* che, per la condizione delle persone, per l'obbiettivo stesso del giudizio, *dev'essere sot-*

tratta alla magistratura ordinaria; e ricordato che le Commissioni istituite colla legge del 1888 non avevano funzionato, perchè la legge del 1888 lasciava intatta per molti altri rispetti la giurisdizione dei Tribunali ordinari, conchiudeva che fu saggio pensiero della Commissione e del Governo quello di dettar regole di competenza così larghe che nessun dubbio possa sorgere. (Atti parlamentari — Tornata del 20 dicembre 1900).

Non è senza pregio osservare come tutti i progetti di legge presentati al Parlamento, compreso quello definitivo sul quale fu aperta la discussione, esprimono genericamente i due casi di restituzione di somme e di risarcimento di danni: ma che, quasi non fossero abbastanza *ormai* comprensive queste espressioni, si volle poi aggiungere « ogni controversia relativa alla presente legge », ciò che mette fuori dubbio che trattasi di un'amplificazione, non di una limitazione del primitivo dettato e tanto meno che la competenza delle Commissioni sia circoscritta dalle sole controversie intorno all'osservanza delle disposizioni della legge medesima.

Che impertanto qualunque sia la gravità e l'importanza delle questioni sottoposte alla Commissione arbitrale e qualunque sia la loro natura, nè dovendosi discutere la legge, ma unicamente applicarla, la Commissione si ritiene competente a giudicare dell'azione di danno proposta dal Lucotti pel figlio minorenne, che campata a stento la vita nel naufragio del piroscafo *Sirio*, ripete in oggi con moderazione, della quale giova dargli lode, il ristoro delle spese vive da lui incontrate per malattia sofferta a seguito e causa del patito sinistro e la restituzione del prezzo di trasporto, oltre il risarcimento del perduto bagaglio, pel quale ultimo caso di domanda si avrebbe persino nell'articolo 91 del regolamento una precisa disposizione, che esplicitamente deferisce la relativa controversia al giudizio della Commissione arbitrale.

Che non meno infondata è la convenuta nell'eccepire sotto altro aspetto l'incompetenza della Commissione in base all'articolo 104 del Codice di procedura civile, bastando ad eliminare l'obbietto, il riflesso, che tanto la connessione quanto la prevenzione in detto articolo contemplate all'effetto di eliminare il conflitto tra due autorità egualmente competenti suppongono che la causa verta fra le stesse persone, senza di che manca il primo e principale elemento perchè si abbia la cosa giudicata.

Ora, se altri danneggiati dal sinistro abbiano prescelta altra via e se anche verta causa in proposito, come non può dubitarsi pel prodotto certificato della cancellaria del Tribunale di Genova, come pure se possa andarsi incontro a diversità di giudicati, sarà questo uno dei casi, in cui

sopra una determinata questione possa aversi disparità di giurisprudenza, come avviene non troppo raramente dove imperano più Corti di cassazione, ma non per questo fu mai detto che il giudice legittimamente adito, debba arrestarsi in attesa dell'applicazione di altre giurisdizioni, le cui pronuncie non faranno mai stato rimpetto a contendenti diversi.

Che per la stessa ragione della diversità di persone in causa, non crede la Commissione di doversi arrestare di fronte all'invocato procedimento penale a carico di Giuseppe Picconi, comandante del piroscafo *Sirio*, quale responsabile del tristo avvenimento, non apparendo dal prodotto certificato della cancelleria penale di Genova, che il processo sia stato esteso alla Società della Navigazione Generale Italiana, sia personalmente, sia civilmente responsabile.

Difettano quindi gli estremi essenziali per l'applicabilità dell'articolo 31 del Codice di procedura penale.

IN MERITO.

Che la dotta dissertazione della Navigazione Generale Italiana intorno all'efficacia e alla portata giuridica dell'articolo 491 del Codice di commercio che essa invoca a sua liberazione in seguito ad abbandono da essa fatto della nave e del nolo, notificandolo tra gli altri al Lucotti, è, ad avviso della Commissione, irrilevante alla controversia pel semplice riflesso che la convenuta non è presente in giudizio in qualità di armatore, ma bensì di vettore, qualità questa indipendente dalla prima, tant'è che può essere rappresentata da un semplice noleggiatore, e che in ogni caso è esclusivamente gerita nei rapporti coll'emigrante, dalla legge sull'emigrazione, dalla quale il vettore stesso ripete l'autorizzazione alla propria industria, che a sua volta costituisce un privilegio sugli altri esercenti il commercio marittimo. Ora è evidente che se il vettore ha chiesto e ha ottenuto la patente in base alla legge sulla emigrazione, sottoponendosi con ciò a tutti gli obblighi che ne derivano, come è detto nell'articolo 13, terz'ultimo capoverso, e come sta scritto nella patente, il cui modulo costituisce l'allegato *H* del regolamento; e quindi se la sottomissione alla Commissione arbitrale, di cui agli articoli 16 e 27 della legge, costituisce una delle condizioni della rilasciata patente, vano è riferirsi alle norme del diritto comune, e vano è invocare la libertà come regola generale del diritto, quando il vettore col fatto della domandata licenza ha dovuto preventivamente rinunziarvi.

In altri termini il vettore si è assoggettato ad un patto compromissorio, che come è derogativo di qualunque diversa giurisdizione e compe-

tenza, così può costituire implicita rinuncia a qualunque disposizione che non sia d'ordine pubblico e tale certamente non è il diritto di abbandono, eccezione essa stessa al principio per cui ognuno risponde delle proprie obbligazioni con tutti i suoi beni; e che se fu introdotto a favore della navigazione marittima, è pur sempre un diritto personale che può essere tanto abdicato, quanto prescritto, di guisa che il vettore riveste anche la qualità di armatore, questa rimane necessariamente subordinata alla prima, senza la quale non avrebbe potuto far carico di emigranti.

Che di fronte alle leggi sull'emigrazione, il vettore risponde dei propri obblighi con la cauzione (articolo 13, ultimo capoverso) la quale dovrà essere reintegrata ogni qualvolta abbia subito diminuzione, sotto pena di decadenza della patente.

Non deve la Commissione preoccuparsi delle conseguenze che possono derivare al vettore dall'applicazione di questa precisa e categorica disposizione di legge, l'esecuzione della quale, dopo la sentenza arbitrale, spetta al Commissariato dell'emigrazione (articolo 17, quinto capolinea); come non deve seguire la convenuta nelle sue considerazioni, intorno alla funzione che essa attribuisce alla cauzione e che sembrano potersi qualificare *de lege condenda* mentre la legge in vigore ignora le distinzioni e le restrizioni che la Navigazione Generale Italiana vorrebbe apportarvi e mentre la Commissione sarebbe davvero incompetente ad istituire quei calcoli di proporzionalità tra il valore dei ricuperi e del nolo e le obbligazioni dell'armatore — del quale — come tale — la Commissione non deve occuparsi.

Che per queste considerazioni l'argomentazione desunta dall'articolo 491 del Codice di commercio, come non ha influenza sulla competenza, così non è liberatoria della convenuta sul merito.

La convenuta poi ha anche eccepito nella conclusione specifica, la inapplicabilità dell'articolo 91 del regolamento sulla emigrazione, perchè il fatto del capitano e dell'equipaggio costituirebbe per essa un caso di forza maggiore.

Ora, a parte ogni questione intorno al concetto della forza maggiore in rapporto alle obbligazioni del vettore, è perentorio in proposito il fatto che la convenuta nessun attendibile elemento di prova ha addotto per giustificarla, essendosi limitata alla produzione del certificato constatante la pendenza di un giudizio penale contro il comandante del piroscalo ed avendo fatto esclusivamente a fidanza sull'abbandono per essa fatto della nave e dei noli, circostanze che superiormente vengono giudicate irrilevanti alla controversia.

Devesi perciò applicare la consueta formula che il convenuto nella sua eccezione, per mancanza di adeguata prova, soccombe.

Che avendo ad esaminare le domande specifiche inoltrate dal Lucotti, la Commissione ritiene dovuto il rimborso del biglietto d'imbarco, sborsato dal Lucotti pel non effettuato viaggio, e il rimborso delle spese di malattia debitamente giustificate, che si ritengono nella esposta somma di lire 50.

Non può la Commissione assegnare la chiesta indennità di lire 500, presunto valore del bagaglio perduto, perchè non fu data prova sufficiente che a tale somma ammontasse, ma soprattutto perchè dal biglietto di imbarco raffrontato all'articolo 91 del regolamento, la responsabilità del vettore rimane limitata alla complessiva somma di lire 100.

Per questi motivi:

La Commissione provinciale, ogni contraria eccezione reietta, giudicando in via arbitrale sul proposto ricorso,

condanna

la Navigazione Generale Italiana a pagare all'istante Lucotti Francesco la complessiva somma di lire 342 per le causali suesprese, mandando al Commissariato per l'emigrazione di prelevare la somma stessa dalla cauzione della Navigazione Generale Italiana, quale vettore di emigranti a norma di legge.

Così deciso in Pavia, addì 27 dicembre 1906.

Firmati: PISANI, *presidente.*
GOFFREDO PALAZZI.
VENCO GIOVANNI.
ZANETTI.
BRASINI.
N. TOPI, *cancelliere.*