

I viaggi di ritorno degli immigranti agli effetti della competenza per le azioni da essi intentate

Nota del cav. uff. avv. MICHELE ANSALONE
funzionario del Commissariato della emigrazione

Basta avere la qualità di emigrante, e cioè viaggiare in terza classe, o in classe equiparata alla terza, anche nei viaggi di ritorno, per avere diritto alla speciale giurisdizione emigratoria, di cui nella legge 2 agosto 1913, n. 1075; nè il vettore di emigranti può sottrarsi ad una simile competenza.

Non è necessario, all'uopo, che il piroscafo, su cui i passeggeri prendano imbarco al ritorno, sia iscritto in patente; è sufficiente invece che il trasporto sia eseguito da un vettore patentato, cui il piroscafo appartenga.

Se il vettore ha rilasciato al passeggero il biglietto, a norma degli articoli 74 e 170 del regolamento 10 luglio 1901, n. 375, il contratto di trasporto, anche pattiziamente, dovrebbe ritenere soggetto a tutte le norme delle leggi e dei regolamenti di emigrazione.

Colla presidenza di S. E. Lappone (estensore) il 22 febbraio 1915 dalla Corte di Appello di Napoli fu emessa sentenza nella causa intentata da D'Arco, Coppa e Migliaccio, contro la Hamburg Amerika Linie, Compagnia vettrice di emigranti (1). La de-

(1) Nella specie trattavasi di tre emigranti di ritorno, certi D'Arco Nunzio, Coppa Ciro e Migliaccio Biagio, da Ponza (Caserta), i quali avevano chiesto alla Società *Hamburg Amerika Linie* di rimpatriare, per recarsi a Tripoli. La Società rilasciò ad essi un biglietto per emigranti, redatto, cioè, giusta l'art. 74 del regolamento, e li fece imbarcare sul piroscafo « *Corcovado* » ad essa appartenente, ma non iscritto in patente.

cisione predetta ferma egregiamente alcuni principii importanti in materia di viaggi di ritorno di emigranti, principii che sembra opportuno di brevemente illustrare.

Ed è proprio salutare che la più autorevole giurisprudenza venga additando le soluzioni regolari in materia così delicata e così speciale, tanto più che la legge di emigrazione si era, fino a poco tempo fa, scarsamente occupata della disciplina dei viaggi di ritorno.

La legge del 31 gennaio 1901, n. 23, che segnò un notevole progresso nella tutela dell'emigrante, e che fu la pietra miliare per le successive provvidenze, mentre disciplinò, con ogni cura, il viaggio di andata, non si occupò affatto di quello di ritorno.

Era questa una grave lacuna, cui si cercò di riparare, con diverse disposizioni regolamentari modificatrici del regolamento originario 10 luglio 1901, n. 375.

Questo, all'art. 170, dettò norme pei viaggi di ritorno dei piroscafi nazionali e dei piroscafi stranieri; pei primi si riportò alle norme sancite nello stesso, pei secondi prescrisse che potessero uniformarsi ai regolamenti del luogo di partenza od a quelli della propria bandiera. Per entrambi fermava il principio che il trattamento dei passeggeri italiani di terza classe non potesse essere inferiore a quello prescritto per gli emigranti.

Nell'ultimo comma di detto articolo, in esecuzione di quanto disponeva l'art. 32, cap. 17 della legge, si contemplava il caso di ar-

Detto piroscafo, invece di far rotta per Tripoli, si diresse al Pireo, e di lì il piroscafo « Favignana » sbarcò gli emigranti a Siracusa, donde essi dovettero proseguire poi a loro spese sino a Ponza.

Gli emigranti ricorsero all'Ispettorato di emigrazione di Napoli, per esser indennizzati dei danni; ma la Società eccepì la *incompetenza* per ragione di materia e per ragione di territorio.

Per materia, in quanto che il « Corcovado » non aveva imbarcato più di cinquanta passeggeri italiani di terza classe, e quindi il vettore non era soggetto alla legge di emigrazione e non poteva essere convenuto innanzi alla speciale giurisdizione emigratoria; per territorio, in quanto che il porto di sbarco effettivo era stato Siracusa, e quello indicato sul biglietto era « Tripoli »; e nessuno dei due facevano parte della circoscrizione dello Ispettorato di emigrazione di Napoli. Questo, per la sollevata eccezione di incompetenza, rimise le parti, a mente dell'art. 8 della legge 2 agosto 1913, n. 1075, dinanzi a S. E. il Primo Presidente della Corte di appello di Napoli, il quale ritenne la competenza dello Ispettorato, colla decisione, le cui massime sono qui trascritte e che l'Avv. Prof. MICHELE ANSALONE, *ff. ispettore legale di emigrazione*, ha creduto opportuno di segnalare agli studiosi, per la loro grande importanza.

matori e capitani di piroscafi, sì nazionali, che stranieri, i quali provvisti, o pur no, di patente di vettore, trasportassero passeggeri italiani di terza classe o di classe equiparata alla terza, da porti transoceanici ad un qualsiasi porto del Regno; e per detti viaggi prometteva altre norme da emanarsi per Decreto Reale, su proposta del Ministro degli Affari Esteri, di concerto col Ministro della Marina, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Queste norme non vennero però tassativamente, ed in complesso, più emanate, e si provvide solo frammentariamente, quantunque in una materia di tanto vitale importanza.

Così col R. D. 14 marzo 1909, n. 130, si modificò l'art. 170 originario del regolamento, nel senso che anche il vettore straniero fosse nei viaggi di ritorno assoggettato a tutte le norme vigenti per quelli di andata e che si estendessero dette disposizioni anche ai piroscafi, che iniziavano, *ex-novo*, il viaggio di ritorno, senza essere partiti dal regno con emigranti. Ciò si ricava, indubbiamente, dal capoverso dell'articolo medesimo, in cui si ipotizza il caso di viaggi di ritorno di piroscafi partiti dal Regno con emigranti; il che non può stare, se non in relazione di piroscafi, che, pur trasportando immigranti, non siano partiti dal Regno.

L'art. 170 provvide anche a disciplinare i noli di ritorno, stabilendo che, senza speciale autorizzazione del R. Commissariato, i vettori di emigranti non potessero eccedere i prezzi dei noli, stabiliti per i viaggi di andata, a norma dell'art. 14 della legge.

Tale disposizione fu tacciata di incostituzionalità, perchè avrebbe modificato la legge; ma a torto le fu mossa una simile censura, perchè l'art. 32, cap. 17, della legge, dava facoltà al Governo di emanare le norme « *per tutelare nei piroscafi anche la condizione di quei passeggeri italiani di terza classe o di classe che equivalga alla terza e che fanno ritorno in patria* ».

Il R. D. 14 marzo suddetto si preoccupò pure, ed a ragione, degli emigranti di ritorno, meglio disciplinando quanto era stato disposto già col R. D. 28 giugno 1908, n. 411, e stabilì che il capitano di piroscavo nazionale o straniero, non iscritto su patente di vettore, che imprendesse viaggi da *porti americani*, qualora imbarcasse più di cinquanta passeggeri italiani di terza classe, o di classe equivalente, diretti ad un porto del Regno, dovesse munirsi

di speciale licenza della Regia Autorità Consolare italiana. Determinò poi, ed assai rigorosamente, le norme e le condizioni, sotto l'osservanza delle quali la licenza potesse essere accordata.

Coll'art. 13-ter della legge 17 luglio 1910, n. 538, recante provvedimenti per la emigrazione, si dispose che le licenze consolari, di cui all'art. 19 del R. D. 14 marzo 1909, n. 130, fossero sottoposte alla tassa di centesimi dieci per ogni tonnellata di stazza netta e che il capitano del piroscafo, il quale, senza essere munito di licenza consolare, trasportasse emigranti di ritorno al disopra di cinquanta, andasse soggetto ad un'ammenda di cento lire, per ciascuno di essi, e che la stessa pena si applicasse anche al capitano, che in un porto non transoceanico li avesse ricevuti per trasbordo (1).

Stabiliva poi un'ammenda di lire venti a passeggero, in caso di inosservanza delle condizioni imposte dal Console nella licenza stessa.

Infine occorre rilevare che coll'art. 171, modificato dal R. D. 11 dicembre 1902, n. 540, si dispose che l'emigrato italiano di ritorno, che rimpatriasse su piroscafo nazionale o straniero, appartenente ad un vettore, potesse presentare reclamo al medico militare, o al commissario viaggiante, o all'ispettore dell'emigrazione, per danni, che avesse subiti all'estero, o in corso di viaggio, per colpa del vettore o dei suoi agenti.

Queste le disposizioni pei viaggi di ritorno, venute sovrappo-
nendosi frammentariamente a quelle, per legge, stabilite pei viaggi di andata, e che certo avrebbero meritato una disciplina originaria completa ed armonica nella legge del 1901. Questa, con provvidenza sociale, degna del maggior elogio, attuava una tutela, da tempo reclamata, nell'interesse di una classe tanto benemerita di lavoratori, che coi loro sudori in terra straniera migliorano la

(1) Veggasi, a proposito dell'art. 13 ter, il nostro studio, in « *Rivista di emigrazione* », I, 1915: « *L'art. 13 ter della legge 17 luglio 1910, n. 538, dove sono rilevate le lacune, che quell'articolo contiene, rispetto ad una completa tutela dell'emigrante di ritorno* ». Veggansi pure gli interessanti scritti del LOPRESTI, *Il diritto del Fondo della emigrazione, nei rapporti dei piroscafi, che trasportano o trasbordano emigranti*, Roma, 1914, IREM, *In tema di emigrazione, Riv. Pen.*, vol. LXXXI, III e vol. LXXXI, V, dove l'autore, con grande competenza, tratta delle varie questioni, cui quell'articolo dà luogo. E confr. pure l'altro nostro studio: *Ancora sull'art. 13 ter, ecc.* in *Riv. di diritto pubblico*, II, 1915, V-VI.

economia nazionale, e perciò sono degni della maggiore considerazione e della vigile cura dei governanti.

Ma mentre disciplinava i viaggi di andata, dimenticava completamente quelli di ritorno; donde la necessità di provvedervi poi con Regi decreti.

Ora, però, questa tutela può dirsi, se non completa, certo sufficientemente attuata, in quanto che l'emigrante di ritorno, colla legge 2 agosto 1913, n. 1075, può usufruire della speciale giurisdizione emigratoria, per effetto dell'art. 1, capoverso 1°, della legge stessa, mentre a lui sono applicabili tutte le disposizioni vigenti pei viaggi di andata, a mente dell'art. 170 del regolamento in vigore.

Notiamo solo che non si comprende la condizione dei cinquanta passeggeri italiani di terza classe, perchè sia necessaria la licenza consolare ai piroscafi, non iscritti in patente di vettore, quasi che quarantanove passeggeri non siano sufficienti, per aver diritto ad una protezione e sia lecito abbandonarli così al possibile arbitrio del capitano o del vettore od armatore.

Ci auguriamo, perciò, che, in una non lontana riforma della legislazione emigratoria, si provveda ad eliminare un simile inconveniente, riducendo il numero di cinquanta a non più di dieci, in analogia alle altre disposizioni del codice della marina mercantile.

Abbiamo detto che la decisione del primo presidente ferma tre principii importanti, pei viaggi di ritorno; solo la motivazione è, in qualche punto, alquanto sommaria, pure essendo la decisione degna del maggiore elogio. Detti principii sono:

a) Basta avere la qualità di emigrante, basta, cioè, viaggiare in terza classe o in classe equiparata alla terza, per avere diritto alla speciale giurisdizione emigratoria, di cui nella legge 2 agosto 1913.

b) Non è indispensabile che il piroscavo, su cui i passeggeri prendono imbarco, sia iscritto in patente; o è sufficiente invece che il trasporto sia eseguito da un vettore patentato, cui il piroscavo appartenga.

c) Il trasporto non può avvenire altrimenti che sotto l'osservanza delle norme vigenti per la emigrazione, quando al passeggero sia stato rilasciato il biglietto, a mente dell'art. 74 del

regolamento; cioè quando al passeggero sia stata riconosciuta la qualità di emigrante.

La decisione aggiunge pure che Tripoli, tuttochè, sottoposto alla piena sovranità del Regno d'Italia, debba, agli effetti della competenza, considerarsi come porto estero, per ragione di analogia; ed anche in ciò ha correttamente giudicato, nelle conclusioni.

Ripetiamo, solo, che vi è una certa quale incertezza nella motivazione, in quanto che nella legge e nel regolamento sulla emigrazione vi sono disposizioni tassative a favore della tesi, che sostenevano gli emigranti ricorrenti, per rispetto alla competenza; e dette disposizioni non sono nettamente messe in rilievo. In qualche punto la decisione può dirsi anche esuberante, quando, per esempio, afferma che « l'emigrato italiano non è obbligato a conoscere se il piroscafo, su cui si imbarca, sia, oppure no, iscritto in patente di vettore e, se non essendolo, trasporti più di cinquanta passeggeri di terza classe diretti ad un porto del regno, *specialmente* quando esso vettore esercita il trasporto degli emigranti ».

Ora è, proprio, nel solo caso che si tratti di *vettore* di emigranti che il passeggero può prescindere da una simile indagine, perchè in di lui favore ha l'art. 170; mentre, se non si trattasse di vettore, ma si versasse nell'ipotesi dell'art. 19 del R. D. 14 marzo 1909, n. 130, e dell'art. 13-ter della legge 17 luglio 1910, n. 538, l'emigrante dovrebbe proprio informarsi del numero di emigranti, che si imbarcano sul piroscafo, e se esso debba o meno munirsi di licenza consolare. Qualora infatti non fosse obbligatoria la licenza, egli non avrebbe diritto alla protezione speciale delle leggi di emigrazione, nè alla giurisdizione stabilita per le controversie tra vettori ed emigranti. Il principio sancito nella decisione è, perciò, troppo assoluto e va contenuto nei limiti regolari da noi esposti. Così pure non si appalesa rigorosamente esatta l'affermazione che, non avendo Tripoli Ispettorato di emigrazione, esso, per gli effetti giurisdizionali, debba considerarsi porto estero.

Nella specie nulla rileva che Tripoli non abbia Ispettorato di emigrazione; invece è assorbente la circostanza che nei R. Decreti 19 ottobre 1913, con cui si fissò la circoscrizione degli Ispettorati di emigrazione, e 30 novembre detto, con cui si determinarono la competenza delle Commissioni arbitrali e la circoscrizione rela-

tiva, il porto di Tripoli non fu assegnato alla circoscrizione di alcun Ispettorato e di alcuna Commissione, e quindi venne omissa, insieme cogli altri porti coloniali dell'Eritrea e della Somalia italiana.

Perciò, mancando qualsiasi indicazione nei Regi Decreti suddetti, si rendeva, per analogia, applicabile il criterio del domicilio del ricorrente nel Regno, dovendosi, pure, aver modo di riparare alle lacune della legge e di fissare la competenza in una determinata questione.

Perciò bene S. E. il Primo Presidente ritenne che, nella specie, la competenza si dovesse desumere dal domicilio del ricorrente nel Regno; ma la motivazione non era rigorosamente esatta, siccome innanzi abbiamo rilevato.

Circa poi il primo punto stabilito dalla decisione della Corte, osserviamo che la qualità di emigrante, cioè di viaggiatore di terza classe, deve sempre essere unita alla circostanza di viaggiare su piroscafo appartenente ad un vettore, in guisa che il contratto siasi con questo concluso. Non basterebbe infatti viaggiare su piroscafo non appartenente a vettore, perchè, in tal caso, necessariamente la qualità di emigrante sarebbe esclusa dall'art. 19 del R. D. 14 marzo 1909, n. 130, che richiede il minimo di cinquanta passeggeri di terza classe, mentre l'art. 170 del regolamento non sarebbe applicabile, giacchè non si tratterebbe di controversie tra *vettore* ed emigranti. Ed infatti per vettore nella legge 1901 si deve intendere chi sia munito di patente, e non già un semplice esecutore di trasporti, a mente del Codice di Commercio. (Art. 388 del Codice di Commercio) (1).

Quindi è in tal senso che il principio della Corte di Appello va interpretato; altrimenti ad esso si darebbe una portata superiore a quella consentita dalla legge e dai regolamenti sulla emigrazione.

Circa il secondo principio, notiamo che esso è rigorosamente esatto. Non è necessario che il passeggero prenda imbarco su piroscafo iscritto in patente, per avere diritto alla speciale giuri-

(1) Sulla estensione da dare al concetto di vettore, nella legge 2 agosto 1913, n. 1075, confronta il nostro studio: PROF. M. ANSALONE, *La legge sulla tutela giuridica per gli emigranti*, Napoli, 1915. Stabilimento tipografico Napoletano, dove la questione è ampiamente trattata.

sdizione emigratoria ed alla tutela della legge e dei regolamenti sulla emigrazione; basta che il piroscafo appartenga ad un vettore.

L'art. 170 del regolamento dice che i vettori di emigranti, che trasportano da un porto estero transoceanico passeggeri di terza classe, devono sottostare a tutte le norme vigenti pei viaggi di andata; ora è chiaro che basta essere *vettore di emigranti* (come nella specie era l'*Hamburg Amerika Linie*) e non è necessario che il piroscafo sia iscritto in patente.

Ciò è confermato egregiamente dal capoverso, che aggiunge « *Qualora si tratti di viaggi di ritorno di piroscafi, partiti dal Regno con emigranti, il medico governativo, ecc.* ».

Dunque, se nel secondo caso, si ipotizza il ritorno di piroscafi iscritti in patente, nel primo si contempla il caso opposto, quello, cioè, di piroscafi non iscritti.

Quanto poi all'art. 171, esso esplicitamente richiede che l'emigrato rimpatrii su piroscafo nazionale o straniero, appartenente ad un vettore; ma non richiede che il piroscafo sia iscritto in patente; questa condizione è richiesta solo dall'art. 19 del R. Decreto 14 marzo 1909, ai soli effetti dell'esonero dall'obbligo della licenza.

Quindi, se l'art. 1, cap. 1^a, della legge 2 agosto 1913, attribuisce alle nuove Commissioni arbitrali ed agli Ispettorati le decisioni sulle azioni promosse dai passeggeri di terza classe, di cui negli articoli 18 e 19 del R. D. 14 marzo 1909, n. 130, è chiaro ed evidente che i ricorrenti Migliaccio, Coppa e D'Arco avevano diritto alla speciale giurisdizione dell'Ispettore.

Sul terzo punto anche egregiamente decise la Corte: ai passeggeri suddetti era stato rilasciato un biglietto per emigranti, giusta le norme degli articoli 74 e 170 del Regolamento; dunque, il vettore accettava di assoggettarsi alle norme vigenti pei trasporti di emigranti, quando anche ciò non fosse stato obbligatorio per lui, in forza di legge.

Su tutte poi sta la considerazione che la Compagnia *Hamburg Amerika Linie* è vettrice di emigranti e quindi non potrebbe, con materiale non iscritto in patente, sottrarsi a quelle norme, che sono la *conditio sine qua non* della concessione a lei fatta. Sarebbe, questa, frode disonesta, che la legge non potrebbe mai autorizzare; e se pure non soccorresse la legge scritta, soccorrerebbe, ed egregiamente, quella della moralità e della giustizia.

CIFRE STATISTICHE MENSILI
DELL'EMIGRAZIONE TRANSOCEANICA

Aprile 1916

**Emigranti italiani e stranieri partiti dai porti del Regno
in confronto con i tre mesi precedenti (1).**

M E S I	Emigranti partiti			Emigranti italiani						
	Italiani	Stranieri	Totale	per sesso		per paesi di destinazione				
				Maschi	Femmine	Canada	Stati Uniti	Centro America	Brasile	Plata
Gennaio.	3.226	261	3.487	2.015	1.211	34	2.389	10	257	536
Febbraio	4.821	562	5.383	3.085	1.736	40	4.271	..	121	389
Marzo.	4.045	1.984	6.029	2.755	1.290	12	3.344	9	172	508
<i>Totale 1° trimestre</i>	12.092	2.807	14.899	7.855	4.237	86	10.004	19	550	1.433
Aprile.	4.718	3.821	8.539	2.949	1.760	42	4.401	..	110	162

**Emigrati italiani e stranieri arrivati nei porti del Regno
in confronto con i tre mesi precedenti (1).**

M E S I	Emigrati arrivati			Emigrati italiani					
	Italiani	Stranieri	Totale	per sesso		per paesi di provenienza			
				Maschi	Femmine	Stati Uniti	Centro America	Brasile	Plata
Gennaio.	3.876	20	3.896	3.529	347	3.101	..	50	725
Febbraio	3.073	6	3.079	2.553	520	983	..	226	1.864
Marzo.	2.178	7	2.185	1.812	366	433	21	236	1.488
<i>Totale 1° trimestre</i>	9.127	33	9.160	7.894	1.233	4.517	21	512	4.077
Aprile.	1.955	33	1.988	1.594	361	694	..	166	1.185

(1) Cifre provvisorie.