

**Competenza per le azioni promosse da emigranti italiani imbarcati all'estero**

*Nota del cav. uff. avv. MICHELE ANSALONE  
funzionario del Commissariato dell'emigrazione*

La questione è assai interessante, sia alla stregua della legge fondamentale di emigrazione del 31 gennaio 1901, n. 23, sia della nuova legge sulla tutela giuridica degli emigranti del 2 agosto 1913, n. 1075, sia, infine, alla stregua delle norme generali di diritto circa la efficacia della legge nazionale in territorio estero.

Spesso, infatti, si presenta il caso di cittadini italiani, i quali prendono imbarco all'estero, su piroscafi diretti alle Americhe, specie nei porti di Francia.

Quale legge regolerà, in tal caso, i rapporti tra il cittadino ed il vettore straniero?

È fuori di questione che, qualora si tratti di un vettore puro e semplice di trasporti, ai sensi del capoverso dell'art. 388 del Codice di commercio, non si possa applicare altra legge, che quella del luogo, nel quale si contrattò; o, se si tratti di vettore e passeggero della stessa nazionalità, la loro legge nazionale, in quanto non urti, però, contro principii di diritto pubblico interno dello Stato estero.

Così, se è un vettore italiano, che imbarchi un passeggero, anche italiano, in porto estero, il relativo contratto di trasporto potrà essere regolato dalla legge nazionale dei due contraenti.

Così pure, se si tratti di vettore e passeggero straniero ma aventi la stessa nazionalità.

Nel caso, poi, di nazionalità differente, valgono le clausole speciali di contratto, accettate dalle parti, le quali, in materia di diritto privato, hanno la loro piena efficacia, fino a che non urtino contro norme di diritto pubblico, ed in mancanza, si applicherà

la legge del luogo, nel quale si contrattò. E ciò, non già pel noto aforisma *locus regit actum*, che riguarda le forme dell'atto, ma perchè la legge del luogo, dove il commercio venga esercitato, sarà sempre competente a determinare i doveri dei commercianti, che concernano gli interessi sociali del traffico e dovrà, in ogni caso, avere esecuzione, limitando o modificando, conseguentemente, ove occorra, le norme di una legge straniera (1).

Sono queste le norme generali, le quali non sono però interamente applicabili in materia di emigrazione.

Innanzitutto, è opportuno notare che, per quanto riflette il nostro diritto, la legge e le norme regolamentari sull'emigrazione, disciplinando un rapporto sociale assai importante, ed interessante direttamente la economia dello Stato, rientrano nel gruppo delle leggi, di cui all'art. 11 delle disposizioni transitorie del Codice civile, e per ciò esse obbligano tutti coloro, che si trovano nel territorio del Regno, e sono inderogabili, per privata contrattazione (art. 12).

Ciò rende pure assai più spiegabile, nella sua portata essenzialmente giuridica, la disposizione dell'art. 42 del regolamento sulla emigrazione il quale, nell'ultima parte, dispone che i vettori stranieri, per ottenere la patente, dovranno produrre un atto autentico, in cui dichiarino espressamente di sottomettersi alle leggi ed ai regolamenti vigenti nel Regno, per tutto ciò che si riferisce alle operazioni di emigrazione ed agli atti che ne conseguono.

Infatti, è risaputo che le leggi obbligano, in materia di polizia, indipendentemente e al di fuori della volontà delle parti, sempre quando esse siano dettate, non nel privato interesse, ma in quello pubblico.

E ciò spiega pure come il vettore, anche estero, non possa imbarcare passeggeri di terza classe, nelle acque territoriali del Regno, senza essere passivo della contravvenzione, di cui all'arti-

---

(1) Confronta sul proposito: D. ANZILOTTI: *Legge regolatrice delle obbligazioni secondo l'art. 58 del Codice di commercio*, nella « Rivista di diritto internazionale », Roma, 1906, fasc. II, pag. 214. — OLIVI, *Manuale di diritto internazionale*, 849; e per tutti, l'esauriente opera del DIENA, *Trattato di diritto commerciale internazionale*, ossia il *Diritto internazionale commerciale*, Firenze 1900, nel quale tutti i possibili casi controversi sono accuratamente ed esaurientemente risolti.

colo 13 della legge del 1901, perchè quei passeggeri, per la legge italiana suddetta, sono da considerarsi emigranti, e ciò indipendentemente da qualunque dichiarazione di volontà, tendente ad accettare detta legge, dichiarazione non punto necessaria, per indurre l'obbligo giuridico di rispettare una legge di carattere penale.

Ci sembra questo un principio assai importante e che si può dire cardinale, nel sistema delle leggi emigratorie.

Dal principio medesimo discende la inderogabilità, per private contrattazioni, a tutto quanto la legge prescrive per la tutela e per la sicurezza dell'emigrante, i cui diritti sarebbero così rinunziabili, solo nelle conseguenze civili, che promanano dalla legge; ma non in quanto si provvede alla funzione sociale di assistenza.

Così non sarebbe ammissibile che, per consenso degli emigranti, il vitto possa essere a bordo inferiore alla qualità prescritta, ovvero gli adattamenti dei dormitori possano essere differenti da quelli voluti dalle disposizioni regolamentari vigenti.

Tutto ciò è sottratto alla volontà delle parti, nè è necessario il loro reclamo, per eccitare l'azione dell'autorità competente.

Ed anche per ciò, che si attiene alle conseguenze civili, le quali promanano dall'inosservanza delle leggi e dei regolamenti sulla emigrazione, occorre distinguere, per il generico disposto dell'articolo 33, lett. *n*) della legge 2 agosto 1913, n. 1075, corrispondente all'art. 31, cap. 7, di quella del 31 gennaio 1901, n. 23, occorre distinguere, ripetiamo, i casi, in cui l'adempimento è dedotto, come parte principale ed essenziale della norma imperativa, o come conseguenza, quantunque immediata, della stessa.

Così, p. es., nel caso dell'art. 22 della legge, il mantenimento a spese del vettore, tuttochè sembri un obbligo puramente civile, importerebbe, in caso di inosservanza, contravvenzione all'art. 33, lettera *n*) della legge 2 agosto 1913, perchè la norma imperativa è tutta sostanziata nel precetto di quel mantenimento o nel pagamento delle due lire all'emigrante, nel paese di origine, e non è una conseguenza della inosservanza della norma stessa, la quale non ha, quindi, altro contenuto, che quello pecuniario del risarcimento suddetto.

Premesso ciò, circa il carattere prevalentemente pubblico delle

disposizioni in materia di emigrazione, vediamo quale sia l'efficacia di esso in territorio estero.

E qui tralasciamo di parlare delle contravvenzioni commesse all'estero, in materia emigratoria, perchè si tratta di questione assai complessa, che esorbita dai modesti e ristretti confini di questa nota (1).

Quello, che è indubitato, è l'esperibilità dell'azione civile nascente da detti reati.

Infatti, per l'art. 16 della legge, il vettore è responsabile del fatto dei suoi dipendenti e per l'art. 68 del regolamento, approvato col R. D. 10 luglio 1901, n. 375, la responsabilità civile, di cui all'art. 16 suddetto, incombe al vettore, anche per ogni atto compiuto, in materia di emigrazione, da qualsiasi proprio incaricato, cittadino o straniero, residente o viaggiante all'estero, il quale raccolga, per di lui conto, emigranti destinati ad imbarcarsi in un porto del Regno.

E quando l'imbarco nel porto estero sia permesso per l'art. 23 della legge, è chiaro che il porto straniero è parificato al nazionale, che gli effetti sono identici, nei due casi.

Perciò, se un vettore è autorizzato ad eseguire lo imbarco, in porti esteri, come per esempio, è la « Transatlantica Generale Francese », ne risponde civilmente, come se lo imbarco avvenisse in Italia.

E ciò è conforme a tutto lo spirito della legislazione emigratoria.

(1) La questione è assai dibattuta; noi siamo decisamente per la punibilità, per un complesso di ragioni, che sarebbe qui lungo enumerare.

Veggasi, nondimeno, sull'argomento: BALDASSARI, *Contravvenzioni commesse all'estero e punibili nel Regno*, in « Rivista di diritto internazionale », 1910, 334; FEBBOZZI, *Della figura di reato in materia di emigrazione punita dall'art. 19 del Decreto 14 marzo 1902, n. 130*, in « Rivista diritto pubblico », 1910, II, pag. 387; ALOISI, *Sul reato commesso da nave straniera trasportando emigranti di ritorno in Italia*, in « Giurisprudenza italiana », 1913, II, 177. — Circa, poi, la questione, ancora più generale, per la extraterritorialità della legge penale e la competenza per i reati commessi a bordo di navi mercantili, confr. ANSALONE, *La legge sulla tutela giuridica degli emigranti*, estratto dalla « Corte d'Appello », Napoli, 1915, pag. 120-122; MAINO, *Commento al Codice penale italiano*, seconda edizione, 1327; FROLA, *La competenza per i reati commessi in acque territoriali italiane a bordo di navi mercantili straniere*, in « Rivista di diritto penale », LXXI, 684; PAGANI, *La nave mercantile ed il diritto penale internazionale*, id., id., 557, ed il pregevole scritto del RAVIZZA, *Competenza per i reati commessi a bordo di navi mercantili*, in « Giurisprudenza italiana », 1914, II, 463 e seguenti, con ampi richiami di dottrina e di giurisprudenza.

Questa, con slancio generoso ed umanitario di solidarietà internazionale, parifica all'emigrante nazionale lo straniero che prenda imbarco in un porto del Regno; a maggiore ragione, quindi, non potrebbe lasciare sprovvisto di tutela il cittadino, che, ad opera di un vettore, prenda imbarco all'estero.

È quindi indifferente il luogo, in cui avvenga lo imbarco, quando trattisi di vettore, il quale sia munito di patente e che di questa concessione si giovi. Se così non fosse, la legge autorizzerebbe una facile frode, giacchè lascerebbe senza tutela i cittadini che fossero, con raggiri e male arti, indotti a prendere imbarco all'estero.

La patente, la cui concessione avviene sotto la sanzione di determinate norme, impone al vettore l'obbligo di rispettarle, e quindi pei cittadini imbarcati all'estero, esse vanno rispettate così, come se l'imbarco avvenisse nel Regno.

La Transatlantica Generale francese non può imbarcare cittadini italiani all'estero, se non colle forme e colle norme volute dalla legge di emigrazione.

Il vettore trova necessaria limitazione nella patente, che ha chiesta ed ottenuta, per speciale concessione, e quindi è responsabile del trasporto, a norma delle leggi di emigrazione. Se l'emigrante è respinto all'imbarco, risponde il vettore dei danni, e così, se è respinto allo sbarco.

Ritenere diversamente, sarebbe una offesa evidente alle norme imperanti in materia di emigrazione, le quali assicurano allo straniero la protezione della legge speciale, se questi prenda imbarco nel Regno, e tanto maggiormente devono assicurarlo al cittadino, se questi si imbarchi all'estero, e sempre quando l'imbarco avvenga ad opera di un vettore.

Ed è indifferente che il piroscavo, su cui l'imbarco segua, sia iscritto, o meno in patente, purchè esso appartenga ad un vettore o l'imbarco segua ad opera di lui.

Il vettore nazionale non può imbarcare passeggeri esteri, in terza classe, su piroscavi non iscritti in patente, perchè egli verrebbe ad arruolare emigranti in difformità dell'art. 13 della legge fondamentale; e così il vettore estero, se munito di patente, non può imbarcare cittadini italiani su piroscavi non iscritti, perchè

violerebbe anche l'art. 13 suddetto. E quale che sia la soluzione circa la responsabilità penale, la responsabilità civile, nascente dal reato, risalirebbe sempre ad esso, ed il suo mandatario nel Regno ne risponderebbe colla cauzione prestata, per cui le somme, di cui fosse condanna, sarebbero prelevate dalla cauzione suddetta, a mente dell'art. 13, capitolo ultimo della legge fondamentale del 31 gennaio 1901, n. 23.

Alla stregua di questi principi, che sono inoppugnabili e che trovano ampia giustificazione in tutto il sistema legislativo vigente, in materia di emigrazione, il vettore estero, che imbarca, fuori del territorio del Regno, cittadini italiani, risponde della reiezione allo sbarco di essi, per l'art. 24 della legge, purchè sia vettore munito di patente. Così decise, e con stretto criterio giuridico, il Primo Presidente della Corte di Appello di Genova, con pronunziato del 17 febbraio 1915, su ricorso di Secci Emanuele, contro la « Compagnie Générale Transatlantique ».

Il Secci, nato a S. Vito di Cagliari, e residente a Colonna, aveva acquistato, il 13 maggio 1914, un biglietto della detta Compagnia, a Parigi, presso l'Agenzia Veneziani. Era partito il 21 marzo col piroscalo « Provence », della anzidetta Società, inscritto in patente.

Giunto il 28 detto a New York, non era stato ammesso allo sbarco dalle autorità federali di immigrazione americana, perchè trovato affetto da tracoma ed aveva fatto ritorno ad Havre l'8 aprile 1915. Per tale reiezione il Secci aveva prodotto ricorso alla Commissione arbitrale di Genova contro la Società « Transatlantica Generale », il cui mandatario, in Italia è il sig. Luigi Corner, residente in Roma. Questi, in *limine litis* eccepì l'incompetenza per materia della Commissione adita, assumendo che il Secci aveva contrattato in territorio estero, e perciò non potesse invocare la protezione delle leggi italiane, nè la patria giurisdizione speciale emigratoria.

Il Primo Presidente della Corte di Genova, cui gli atti erano stati rimessi, per la soluzione dell'incidente sulla competenza, a norma dell'art. 8 della legge 2 agosto 1913, n. 1075, decise che il Secci avesse bene adito la giurisdizione della Commissione di emigrazione di Genova, in ragione del suo domicilio nel Regno, e che potesse invocare, perciò, l'art. 24 della legge. E la decisione fu

correttissima ed informata in tutto, ai più rigorosi e sani principii del diritto in materia di emigrazione (1).

Per la tesi da noi sostenuta soccorre anche, ed egregiamente, l'articolo 171 del regolamento del 1901, modificato dal R. D. 11 dicembre 1902, n. 540.

L'emigrante italiano, esso dice, che rimpatria su piroscavo nazionale o straniero appartenente ad un vettore, potrà presentare reclamo al medico militare, o al Commissario viaggiante o all'Ispettore di emigrazione, per danni, che abbia subiti all'estero o in corso di viaggio, per colpa del vettore o dei suoi agenti.

Dunque, l'emigrato che ritorna su piroscavo, anche straniero, appartenente ad un vettore, potrà adire la speciale giurisdizione emigratoria.

Non è necessario che il piroscavo sia iscritto in patente, è sufficiente che esso appartenga ad un vettore (2).

Perchè non vi dovrebbe essere azione, poi, nel caso di emigrante cittadino, che imbarchi su piroscavo non nazionale ed in porto estero? Basterà, anche in questo caso, che il piroscavo appartenga ad un vettore, anche se non iscritto in patente.

Ritenere contrariamente, sarebbe tradire lo spirito e la lettera della legge.

La concessione della patente importa speciali doveri nel vettore, ai quali esso non può e non deve sottrarsi, perchè non deve essere dato ad alcuno di invocare una legge, e nel contempo eluderne le disposizioni.

Nè il cittadino deve trovare all'estero, da parte di chi ebbe una concessione dal nostro Governo, un trattamento difforme da quello, che noi facciamo, con spontaneità e generosità tutta latina, o chi unicamente, e per occasione, si trovi a prendere imbarco in un porto del Regno.

(1) Veggasi, sul proposito, la nota del Prof. ANSALONE, in « Rivista di diritto pubblico », 1916, II, pag. 157-160, *Circa la competenza per le azioni promosse da emigranti italiani, imbarcati all'estero*. E veggasi pure, per l'art. 8 della legge: Prof. MICHELE ANSALONE, ispettore legale di emigrazione, *La legge per la tutela giuridica degli emigranti*, testo con ampio commento, Napoli, Società tipografica Napoletana, 1915, pagg. 51-54.

(2) Su questo punto confr. quanto già è pubblicato in questo Bollettino, n. 5, 15 maggio 1916, pagg. 37-44, dal Prof. ANSALONE circa *I viaggi di ritorno degli immigrati agli effetti della competenza per le azioni da essi intentate*, dove è presa in esame tutta la disciplina dei viaggi di ritorno.