

GIURISPRUDENZA

COMMISSIONE CENTRALE DELL'EMIGRAZIONE.

1. — 4 gennaio 1921. — Vettore Cyp. Fabre c. Commissariato dell'emigrazione (per Terranova Giuseppe).

Turno di partenza - Obbligatorietà per il vettore nei rapporti con l'emigrante - Fondamento giuridico - Violazione del turno - Responsabilità del vettore - Penale comminata dal giudice: inammissibilità - Liquidazione dei danni. (Art. 18 T. U. legge emigrazione 13 novembre 1919, n. 2205; art. 93 regolamento 10 luglio 1901, n. 375).

Le disposizioni del Commissariato Generale dell'emigrazione che istituiscono il turno di partenza sono obbligatorie per il vettore anche nei rapporti con l'emigrante e tale obbligatorietà deriva ex-lege.

Il vettore è responsabile verso l'emigrante in danno del quale ha violato il turno di partenza.

In difetto di disposizione di legge o di convenzione delle parti, il giudice non può comminare una penale, ma può tuttavia liquidare, in quanto siano determinabili, anche i danni futuri ad un tanto al giorno e fino a che duri il ritardo da parte del vettore nell'adempimento dell'obbligazione ().*

(*) La Commissione Centrale, con la decisione che si pubblica, respingendo l'appello interposto dal vettore ha confermato, per ciò che concerne il principio delle responsabilità del vettore verso l'emigrante per violazione del turno di partenza, la decisione 8 ottobre 1920 dell'Ispettore di Palermo. Trattandosi di una questione nuova nella giurisprudenza e di notevole interesse anche dal punto di vista giuridico, si ritiene opportuno di pubblicare anche la parte centrale della motivazione della decisione dell'Ispettore di Palermo, in quanto in essa il fondamento giuridico dell'obbligatorietà del turno è prospettato in modo diverso da quello sostenuto dalla Commissione Centrale:

« Tutta la causa riducesi a stabilire se l'emigrante abbia diritto a vedere rispettato il suo turno per la partenza, nell'attuale congestione di emigranti verificatasi nel dopo guerra.

« In proposito si osserva che i vettori sono obbligati per l'art. 93 dell'ancora vigente Regolamento sulla emigrazione a tenere un registro cronologico delle operazioni di emigrazione eseguite, come per esempio, richieste e concessioni di posti, riscossione di anticipi, ricezione di passaporti, e ciò nel buon andamento del servizio. Prescindendo da ciò, la speciale situazione determinatasi per effetto della guerra, che impedendo e contraendo i traffici, rese quasi nulla la emigrazione e la immigrazione per tre anni, determinò una congestione di emigranti, che, potendo riuscire politicamente e socialmente pericolosa, occorreva senz'altro disciplinare. Come è avvenuto per la somministrazione e vendita di generi, anche per la vendita di posti sui piroscafi occorreva una specie di tesseramento, per disciplinare la distribuzione dei posti stessi. Ora i vettori, consci della gravità del momento, liberamente, ed in una conferenza avuta presso questo Ispettorato, stabilirono che per la partenza dei passaporti, che si trovavano depositati presso le Compagnie entro il 30 giu-

IN DIRITTO: Osserva che secondo desume la Compagnia « Cyp Fabre » l'Ispettore dell'emigrazione del porto di Palermo, in mancanza di tassativa disposizione di legge, che obbligasse il vettore alla osservanza del turno di partenza degli emigranti, non avrebbe dovuto affermare la responsabilità di lei per la opposizione di posti fatta a danno del Terranova e condannarlo, in conseguenza, al risarcimento dei danni a costoro derivati. Ciò sul riflesso che le disposizioni del Commissariato Generale di Emigrazione, che istituirono tale turno, sono obbligatorie pel vettore nei soli rapporti col Commissariato, e non può di esse giovargli l'emigrante che è un terzo. Manifesta è la fallacia di tale argomentazione, perchè il Commissariato intanto emana disposizioni, in quanto possono riferirsi agli emigranti, ed è logico che costoro possano invocarle nel loro interesse, altrimenti verrebbe meno lo scopo pel quale sono emanate. L'obbligo del vettore ad uniformarsi a tutte le disposizioni della legge e dei regolamenti della emigrazione, sancito dall'art. 18 del Testo Unico della legge sull'emigrazione 13 novembre 1919, n. 2205, si estende altresì a tutte le disposizioni che il Commissariato ritiene necessarie di emanare per meglio disciplinare il fenomeno dell'emigrazione e nell'interesse degli stessi emigranti. Se si ammettesse la tesi della Compagnia, l'opera del Commissariato dell'emigrazione, di alto interesse sociale, sarebbe in gran parte frustrata, una volta che delle sue disposizioni non potrebbero giovargli gli emigranti, pei quali, invece, tali provvedimenti sono emanati.

E chiaro, quindi, che l'obbligo al rispetto del turno derivava *ex lege*.

gno 1920, si sarebbe seguito, per la precedenza, il criterio del numero di visto consolare, facendo una graduatoria concorrente per i passaporti vistati dal Consolato Americano di Palermo e per quelli vistati dal Consolato di Catania, mentre per i passaporti vistati dal 1° luglio in poi si sarebbe seguito il criterio della priorità di presentazione; criterio normale, pel noto principio *prior in tempore, potior in iure*.

« Ora, anche quando non fosse sufficiente l'art. 93 ad ingenerare nel vettore l'obbligo di mantenere il turno nelle partenze, lo sarebbe certo ad esuberanza il fatto di avere accettato un sistema comune a tutti e per non ingenerare disparità di trattamento in quanto che sarebbe strano che si fosse impiantato un registro coll'annotazione dei numeri di tutti i passaporti, senza che il vettore fosse obbligato a rispettarne le risultanze, il che sarebbe del tutto assurdo.

« D'altronde il registro cronologico è tassativamente previsto dall'art. 93 del Regolamento sulla emigrazione approvato col D. R. 10 luglio 1901, n. 375, e se detto registro non dovesse provare con effetti giuridici circa le operazioni di emigrazione eseguite, la sua installazione obbligatoria sarebbe frustranea. L'art. 93 dice infatti, alla lettera b): « I vettori, i mandatari ed i rappresentanti devono tenere e conservare nel loro Ufficio il registro-giornale contenente, per ordine cronologico, le primarie indicazioni delle operazioni di emigrazione eseguite ». Ora perchè il legislatore avrebbe richiesto l'ordine cronologico se non avesse voluto rendere omaggio al noto principio *prior in tempore, potior in iure*?

« Il vettore, che promette il posto ad un emigrante prima di prometterlo ad un altro, si obbliga verso il primo a fornirglielo, e se a questa promessa, che partorisce obblighi giuridici, egli manca, è tenuto al risarcimento del danno. Il vettore, nella specie del ricorso Terranova, aveva tanta coscienza che il turno fosse obbligatorio, in quanto scriveva all'emi-

Che, peraltro, l'assunto del vettore si appalesa infondato anche per la considerazione che (come risulta dagli atti della causa) egli, a mezzo del suo rappresentante, intervenne all'adunanza dei procuratori di vettori indetta dall'Ispettore di emigrazione del porto di Palermo, nella quale d'accordo fu stabilito che l'ordine delle partenze sarebbe avvenuto per i passaporti che (come quello dei Terranova) si trovassero depositati già presso le Compagnie entro il 30 giugno 1920, secondo il numero di visto consolare apposto secondo il numero di iscrizione in un apposito registro e con l'osservanza di peculiari condizioni. Il vettore, con l'accettare il turno delle partenze, si obbligò ad eseguirlo e tale obbligo confermò nei riguardi dei Terranova, quando telegrafò ai medesimi che «i loro posti erano stati messi a turno e per il numero relativamente basso, che avevano, sarebbero facilmente entrati nella combinazione della partenza del *Providence* verso l'agosto».

Non è poi superfluo rilevare che l'art. 93 del Regolamento 31 gennaio 1901, n. 13, prescrivendo al vettore l'obbligo di tenere un registro, in cui deve annotare per ordine cronologico tutte le operazioni di emigrazione, fra le quali è la vendita dei biglietti d'imbarco, rafforza sempre più il concetto della responsabilità del vettore. L'obbligo di annotare cronologicamente i biglietti venduti è imposto per impedire che egli, trasgredendo il noto principio: *prior in tempore, potior in iure*, faccia imbarcare e partire l'emigrante che abbia acquistato posteriormente il biglietto, con preferenza a quello che l'abbia comprato in

grante la lettera, prodotta in atti, del 9 luglio 1920, nella quale assicurava l'emigrante che la partenza avviene rigorosamente per turno e che probabilmente col «*Providence*» dell'8 agosto il turno sarebbe spettato al ricorrente.

«Invano dunque la difesa della Compagnia viene prospettando, quantunque abilmente, che il turno sia un semplice procedimento amministrativo, la cui violazione non dia luogo al risarcimento. Innanzi tutto non si comprenderebbe la costruzione giuridica di un procedimento amministrativo, il quale rifletta specificamente *terzi* estranei all'amministrazione e la cui violazione non importi risarcimento di danno. Se mai, dovrebbe giungersi ad una soluzione ancora più ardita, che cioè il conoscere del danno e del risarcimento, sia di competenza dell'Autorità amministrativa, e non sappiamo in quanto se ne avvantaggerebbe la tesi del vettore, quando dovesse giungersi alla conseguenza, che, senza un regolare contraddittorio, lo si potesse ritenere responsabile del mancato imbarco e della conseguente rifazione del danno.

«E fuor di dubbio che il turno, richiesto dalla speciale congestione verificatasi nella emigrazione per effetto della guerra, è un provvedimento amministrativo, ma liberamente accettato dal vettore che, istituendo il registro ed invocandolo nella corrispondenza cogli emigranti, ha contratta obbligazione di rispettarlo, quantunque in *incertam personam*; ma la sua promessa è, come nei contratti del genere, egualmente valida e produttrice di effetti giuridici. La difesa avversaria eccepisce che occorre un provvedimento legislativo; tale questione poteva sorgere quando i vettori non lo avessero accettato; e ripetiamo, alla loro pretesa avrebbe sempre resistito l'art. 93 del Regolamento, che, prescrivendo il registro cronologico, ha già provveduto al turno in caso di congestione o di affluenza di emigranti; ma nella specie, se i vettori lo accettarono, lo pubblicarono, ed invocarono a loro favore il turno, per annullare le promesse precedentemente fatte, in difformità dello stesso, lo debbono rispettare»

precedenza. La legge, la quale, come si evince dalla disposizione dell'art. 37 del Testo Unico 13 novembre 1919, ha voluto tutelare gli emigranti sin dagli atti preliminari del contratto di trasporto, non poteva lasciare in balia dei vettori l'ordine di partenza fra gli emigranti stessi. Che nel caso concreto il turno di partenza sia stato violato a danno dei Terranova risulta pienamente dimostrato nella decisione di primo grado. I Terranova si videro posposti nella partenza ad altri emigranti anche di Serradifalco, che avevano segnato nei loro passaporti un numero di visto consolare di molto più alto di quello segnato sui propri.

Osserva che la penale può essere stabilita dalla legge e convenuta dalle parti, ma non comminata dal Giudice. Questi però può liquidare i danni futuri ad un tanto al giorno e fino a che duri il ritardo da parte del debitore nella esecuzione dell'obbligazione, se si hanno elementi per determinarli.

2. — 6 dicembre 1920. — Commissariato dell'emigrazione (per Vento Nicolò) c. Cyp Fabre.

Perdita del bagaglio dell'emigrante - Responsabilità del vettore - Criteri di liquidazione dell'indennizzo. (Art. 91 Reg. 10 luglio 1901, n. 375; art. 400, 405 Cod. Comm.).

La norma dell'art. 91 del Regolamento 10 luglio 1901, n. 375, per la liquidazione dell'indennizzo dovuto dal vettore per la perdita del bagaglio dell'emigrante è applicabile solo nel caso, che la perdita sia dovuta a forza maggiore od a caso fortuito.

L'onere di provare la forza maggiore od il caso fortuito spetta al vettore.

In difetto di tale prova la responsabilità del vettore per la perdita del bagaglio si valuta a norma del diritto commerciale comune (art. 400, 405 C. Co.) e l'indennizzo dovuto all'emigrante si commisura al valore del bagaglio perduto.

3. — 6 novembre 1920. — Commissariato dell'emigrazione (per Grippi Pietro) c. Cyp Fabre.

Perdita del bagaglio «eccedente» dell'emigrante - Competenza dell'Ispettore - Strumenti di lavoro compresi nel bagaglio - Responsabilità del vettore - Liquidazione dell'indennizzo. (Art. 37 legge sull'emigrazione 13 novembre 1919, n. 2205; art. 91 e 88 regolamento 10 luglio 1901, n. 375; art. 400 e 405 Cod. Comm.).

La competenza giurisdizionale dell'Ispettore si estende all'azione promossa dall'emigrante contro il vettore per l'indennizzo per la perdita del bagaglio «eccedente».

Gli strumenti di lavoro si comprendono nel bagaglio «eccedente».

L'indennizzo dovuto dal vettore per la perdita del bagaglio eccedente si commisura al valore del bagaglio, salvo che la perdita sia avvenuta per forza maggiore o per caso fortuito.

L'onere della prova della forza maggiore o del caso fortuito spetta al vettore.

4. — 6 novembre 1920. — Commissariato dell'emigrazione (per Pennica Domenico) c. Lloyd Italiano.

Emigrante respinto allo sbarco - Meschino aspetto fisico e statura al disotto della normale - Responsabilità del vettore. (Art. 29 legge sull'emigrazione 13 novembre 1919, n. 2205).

Il meschino aspetto fisico e la statura al disotto della normale rientrano fra « difetti fisici tali da rendere una persona incapace a guadagnarsi da vivere e di metterla in condizione di cadere a carico della beneficenza pubblica », che l'art. 3 della legge 3 febbraio 1917 contempla fra motivi di reiezione allo sbarco negli S. U.

La prova che al vettore era nota tale causa di reiezione è insita nel fatto che tali difetti sono constatabili ictu oculi all'atto dell'imbarco.

5. — 9 dicembre 1920. — Commissariato dell'emigrazione (per Pagano Erasmo) c. Lloyd Sabauda.

Emigrante respinto allo sbarco - Deficiente sviluppo degli organi genitali - Esito della visita all'imbarco - Responsabilità del vettore. (Art. 29 della legge sull'emigrazione 13 novembre 1919, n. 2205).

Il deficiente sviluppo degli organi genitali costituisce un difetto fisico tale da rendere una persona incapace a procurarsi da vivere, ed è per ciò, secondo la legge americana sull'emigrazione, motivo di reiezione allo sbarco negli Stati Uniti.

La circostanza che l'emigrante visitato nel porto d'imbarco sia stato ammesso alla partenza non esonera il vettore dalla responsabilità per la reiezione al porto di sbarco.

6. — 9 dicembre 1920. — Commissariato dell'emigrazione (per Ramicone Giovanni) c. Navigazione Generale Italiana.

Qualità di emigrante - Viaggio in classe superiore alla terza. (Art. 10, 15 e 17 della legge sull'emigrazione 13 novembre 1919, n. 2205; art. 1 del regolamento 28 agosto 1919, n. 1643).

Il viaggio in classe superiore alla terza non esclude la qualità di emigrante. È emigrante, agli effetti del diritto dell'emigrazione, chi, anche viaggiando in classe superiore alla terza, espatri a scopo di lavoro manuale o per esercitare il piccolo traffico o per raggiungere un congiunto prossimo emigrato a scopo di lavoro.

L'espatrio a scopo di lavoro, in mancanza di altra prova, si desume dal registro dei passaporti per emigranti tenuto dalle Autorità che rilasciano il passaporto, nel quale risulta la professione abituale dell'emigrante.