

COMMISSIONE CENTRALE DELL'EMIGRAZIONE

Decisione 3 luglio 1926 - Navigazione Generale Italiana c. Abrami Giovanni.

Le controversie relative al contratto di trasporto emigratorio, stipulato ed eseguito all'estero tra vettore ed emigrante entrambi di nazionalità italiana, non sono di competenza della giurisdizione speciale.

L'emigrante Abrami Giovanni, cittadino italiano, ma nato e residente all'estero, volendo recarsi da Santos (Brasile), sua residenza, a Buenos Aires, concluse il contratto di trasporto con la Navigazione Generale Italiana, e il 1° maggio 1925 s'imbarcò sul « Taormina ». Giunto a destinazione, fu respinto perchè trovato affetto da tracoma. In seguito alla reiezione, l'Ispettore dell'emigrazione di Buenos Aires raccolse il reclamo dell'Abrami e lo trasmise al Commissariato Generale dell'Emigrazione, il quale, con lettera del 20 aprile 1925, rilevando che nella fattispecie non ricorrevano gli estremi per determinare quale Ispettore giudicante fosse competente per territorio, lo inviò all'Ispettore di Napoli, affinchè questi decidesse per sentenza il quesito relativo alla competenza.

L'Ispettore predetto, nonostante la eccezione d'incompetenza sollevata dalla Compagnia, ritenne di tenere per sè la causa e, giudicando sul merito, accolse in parte il reclamo dell'emigrante.

In seguito all'appello proposto dalla Compagnia, la Commissione Centrale annullò la decisione del primo Giudice, ritenendo che la Commissione del reclamo sfuggisse alla competenza della giurisdizione speciale.

Osservò la Commissione:

« Che gli argomenti adottati dal primo Giudice per ritenere la propria competenza a conoscere della controversia, si possono così riassumere: 1° Dal terzo comma dell'articolo 17 testo unico, che parifica all'emigrante nazionale l'emigrante straniero che prenda imbarco in un porto del Regno, s'inferisce che per l'emigrante italiano è indifferente il porto d'imbarco, che può essere nazionale o straniero; 2° Che il vettore munito di patente, non può violare il titolo della propria concessione e quindi non può dare imbarco ad italiani all'estero, se non con l'osservanza delle norme e delle condizioni che regolano la concessione medesima in Italia.

« È evidente la fallacia del primo argomento, poichè la illazione tratta dall'articolo 17 è arbitraria, non avendo alcun nesso logico con il contenuto della citata disposizione. La quale, se non si vuole far discendere come logica conseguenza dagli articoli 11 e 12 (disposizione preliminari al Codice Civile), data la natura delle leggi emigratorie che sono leggi di ordine pubblico, si spiega con quel senso di generosità che caratterizza il legislatore italiano in tutte le norme di diritto internazionale privato. Unica conseguenza logica, che dalla invocata disposizione si trae, è che l'emigrante straniero, nel caso che si imbarchi in Italia, fruisce della tutela che la nostra legge accorda al cittadino, di guisa che il quesito sulla portata della legge, se cioè essa estenda la sua tutela giuridica anche ai nazionali che s'imbarchino all'estero, va risoluto per altra via, che non è quella indicata dall'articolo 17. Dal principio generale di diritto internazionale, per il quale la legge si applica nel territorio del proprio Stato, e dalle disposizioni positive della legge emigratoria si apprende che la tutela giuridica fu accordata agli emigranti italiani in quanto partissero dall'Italia o ritornassero in Italia. L'articolo 37 testo unico, infatti, nel fissare i limiti subbiettivi della giurisdizione speciale, parla di emigranti quali sono definiti dall'articolo 17 e cioè cittadini o stranieri che dall'Italia si recano in paesi transoceanici posti al di là del Canale di Suez e dello Stretto di Gibilterra, e parla, poi, di cittadini che, già emigrati e residenti in paese estero, ritornano in Italia. L'articolo 41 testo unico, nel dettare la disposizione generale relativa alla prescrizione delle azioni emigratorie, parla di viaggi di andata, s'intende dall'Italia, e di viaggi di ritorno. Ed infine l'articolo 39 del testo unico, nel fissare la competenza territoriale per le controversie relative ai viaggi di andata, seguì il criterio del luogo ove fu emesso il biglietto d'imbarco, non considerando, quindi, il caso che il biglietto fosse emesso all'estero, in conseguenza di un contratto concluso anche all'estero. Se, infatti, il biglietto fu emesso all'estero, manca la possibilità di determinare la competenza, poichè all'estero non ci sono nè possono esserci Ispettori con poteri giurisdizionali. Il primo giudice si prospettò questa grave obbiezione, ma ritenne di poterla risolvere con l'ammettere la competenza di un qualsiasi Ispettore, e precisamente di quello al quale per primo capitasse di aver tra le mani il ricorso dell'emigrante; soluzione semplicistica non solo, ma arbitraria, poichè viola la lettera della legge e lo spirito di essa, conforme al principio generale di diritto internazionale che fu sopra enunciato.

« Non meno fallace è il secondo argomento. Vero è che la concessione della patente implica, per il vettore straniero e nazionale, accettazione di tutti gli obblighi derivanti dalle vigenti disposizioni in materia d'emigrazione (art. 18 del testo unico), ma ciò deve intendersi limitatamente all'attività che il vettore patentato svolge nel Regno e, solo eccezionalmente all'estero, in relazione alle dispo-

sizioni positive che regolano quest'ultima attività e che in tanto possono regolarla in quanto, iniziata all'estero, ha termine in Italia (articolo 20 del testo unico, articolo 18 del Regio decreto 14 marzo 1909, n. 130). Dimostrata così la fallacia dei due argomenti, la controversia va decisa in base alle disposizioni generali contenute nell'articolo 58 Codice di Commercio che si applica anche al contratto di trasporto emigratorio, il quale rientra tra gli atti obiettivi di commercio. E per tale disposizione si ha che il contratto di trasporto, conchiuso all'estero tra un vettore ed un emigrante italiani, è regolato sostanzialmente dalla legge nazionale, la quale però non può essere la legge speciale, bensì la legge comune. Ed invero: la legge speciale, per le ragioni superiormente accennate, presuppone che il trasporto avvenga da o per l'Italia, e, per gli elementi pubblicitici che contiene, non può che applicarsi ai contratti che siano conchiusi o eseguiti nel Regno. Dovendo applicarsi la legge comune, conseguenza è che la competenza a conoscere delle relative controversie spetti all'autorità giudiziaria ordinaria secondo le norme degli articoli 90 e seguenti del Codice di Procedura Civile, poichè l'articolo 37 del testo unico fissa alla giurisdizione speciale limiti non solo subiettivi, ma anche obiettivi che non si possono superare. I limiti obiettivi sono dati dalla materia che sustanzia i rapporti giuridici formantisi fra vettore ed emigranti e che, in tanto assume carattere giuridicamente emigratorio, in quanto è regolata dalla legge speciale e non dalla comune ».
