

GIURISPRUDENZA

COMMISSIONE CENTRALE DELL'EMIGRAZIONE

Sentenza del 16 luglio 1927 - Lloyd Sabaudò c/ De Paolis Giacinto ed altri.

Competenza - Eredi di emigrante.

È competente la giurisdizione speciale emigratoria a conoscere delle azioni intentate dagli eredi dell'emigrante per ottenere il risarcimento dei danni derivanti dalla morte del loro dante causa, avvenuta durante il trasporto transoceanico.

Il 27 settembre 1924, il passeggero di terza classe De Paolis Giuseppe di Giacinto di anni 33, tagliatore sarto, si imbarcò nel porto di New York sul piroscafo Conte Verde del Lloyd Sabaudò, diretto in Italia.

Poche ore dopo la partenza, il De Paolis, avendo dato segni di squilibrio mentale e avendo manifestato propositi di suicidio, venne messo sotto speciale sorveglianza da parte degli infermieri durante il giorno e da parte di un capostiva durante la notte, ma dopo pochi giorni, e precisamente il 2 ottobre successivo, egli scomparve da bordo. Il Direttore sanitario, informato della scomparsa dell'emigrante, procedette immediatamente ad una inchiesta riferendo così i fatti accertati: « Gli infermieri Giuseppe Benti e Tullio Borgino, addetti alla sorveglianza, erano stati costretti il 2 ottobre 1924 verso le ore 13,20 ad allontanarsi dal De Paolis per recarsi al letto del passeggero Paoli Carlo versante in gravi condizioni, a fine di cambiarlo di cuccetta avendo in quel momento lordato con abbondanti feci quella in cui giaceva. Trasportato rapidamente il Paoli da una cuccetta all'altra, gli infermieri si accorsero che il De Paolis aveva approfittato di quei pochi istanti di mancata sorveglianza per scomparire dall'ospedale. Gli infermieri corsero subito in coperta per ricercare il fuggitivo e per dare l'allarme ». Nonostante le più attive ricerche non fu possibile rintracciare il De Paolis, che certamente dovette gettarsi in mare.

Gli eredi del De Paolis produssero ricorso per il risarcimento dei danni, ma la Compagnia eccepì l'incompetenza della giurisdizione speciale. L'Ispettore dell'emigrazione di Napoli rigettò la

eccezione e la sua decisione fu confermata da questa Commissione con le seguenti considerazioni:

« Sostiene la difesa della Compagnia che l'azione per il risarcimento dei danni derivanti dalla scomparsa dell'emigrante De Paolis spetti agli eredi della vittima *iure proprio* e non *iure haereditario* e quindi, dovendo considerarsi estranea al contratto di trasporto emigratorio, sfugga alla cognizione della giurisdizione speciale. Appare manifesta però la inconsistenza della tesi, sol che si consideri che l'azione proposta dal De Paolis è di natura extra-contrattuale e contrattuale insieme. È contrattuale in quanto trae la sua origine dalla violazione, da parte del vettore, dell'obbligo assunto con il contratto di trasporto di provvedere alla incolumità del passeggero. È extra-contrattuale, in quanto i ricorrenti collegano altresì la responsabilità del vettore, come effetto a causa, alla violazione da parte del vettore medesimo del principio di ragion naturale del « *neminem ledere* ».

Che col contratto di trasporto il vettore assuma l'obbligo di trasportare incolume il passeggero sino a destinazione non è dubbio, per i dettati concordi della dottrina e della ormai pacifica giurisprudenza. Si discute sul fondamento di tale obbligo, poichè alcuni fondano la responsabilità contrattuale del vettore sulla estensione analogica dell'articolo 400 del Codice di Commercio, altri su un patto tacito al quale le parti si riferiscono nella conclusione del contratto, ed altri ancora su un principio di equità richiamato dall'articolo 1124 del Codice Civile; ma sulla natura contrattuale dell'obbligo ogni discussione è vana dopo i recenti pronunziati della Suprema Corte del Regno. Questa giustizia seguì costantemente la teoria della contrattualità, fondandola sulla estensione analogica delle norme riguardanti la responsabilità del vettore in ordine al trasporto di cose e ritenne l'applicabilità dell'articolo 400 del Codice di Commercio, statuendo che il vettore, come ha l'obbligo di trasportare integre le cose a destinazione, così ha l'obbligo di trasportare incolume il viaggiatore sino alla mèta. Nè si ha motivo ora di decampare da siffatta opinione, che sembra più conforme a diritto. E se così è, non è lecito il dubbio della trasmissibilità dell'azione agli eredi della vittima.

Si consideri, infatti, che il contratto di trasporto, una volta concluso, costituisce una entità economico-giuridica che entra a far parte del patrimonio dei contraenti con tutti gli obblighi ed i diritti inerenti, i quali, essendo di natura patrimoniale, si trasmettono agli eredi *iure haereditario* e non *iure proprio*. La morte del passeggero rappresenta una violazione, anzi la più grave violazione dell'obbligo contrattuale assunto dal vettore, e menoma il patrimonio della vittima, che gli eredi han diritto di vedere reintegrato. Ed è logico ritenere che l'azione si trasmetta agli eredi nello stesso stato sostanziale e processuale in cui sarebbe spettata al loro autore e

debba, pertanto, essere sperimentata avanti la medesima autorità alla quale competeva conoscerne, se il passeggero in seguito allo infortunio fosse rimasto ancora in vita. A questa conclusione non contraddice la parola della legge speciale, la quale all'articolo 37, n. 1, autorizza, con la sua ampia dizione letterale, la interpretazione che le controversie devolute alla giurisdizione emigratoria non debbansi considerare ristrette unicamente alla persona dell'emigrante, bensì estese a tutto ciò che si riferisce alla materia dell'emigrazione ed ai rapporti giuridici che dal contratto fra vettori ed emigranti e loro successori possano derivare, trattandosi di una competenza speciale determinata da pubblico interesse e non da ragioni personali, come chiaramente si evince dall'inciso contenuto nel citato articolo 37 « controversie che insorgono nell'applicazione della presente legge ».

In tali sensi decise più volte la Cassazione a Sezioni Unite, interpretando gli articoli 26 e 27 della legge del 31 gennaio 1901, n. 23, che, sostanzialmente furono trasfusi nel citato articolo 37, n. 1, del Testo Unico.

Si disse che l'azione intentata è anche di natura extra-contrattuale in quanto i ricorrenti assumono che la scomparsa dell'emigrante si collega direttamente ed immediatamente alla colpa dei preposti alla nave e precisamente alla loro imprudenza nel lasciare incostituito il passeggero che aveva dato segni di alienazione mentale, manifestando propositi di suicidio.

È ammesso ormai dalla giurisprudenza il cumulo delle due azioni, per il riflesso che il diritto alla incolumità personale sorge da un principio di ragione comune che è al di fuori e al di sopra di qualsiasi stipulazione, di guisa che, con l'evento che colpisce a morte il passeggero, si avvera la violazione del contratto ed insieme quella del principio superiore di non arrecar danno ad altri (articolo 1151 Cod. Civ.): il contratto può aumentare la protezione a favore del passeggero, non mai annullare o limitare la tutela giuridica della sua incolumità, che è il diritto primario e fondamentale della personalità umana. Tale possibilità giuridica del cumulo delle due azioni, contrattuale ed extra-contrattuale, costituisce ormai *ius receptum* dopo la recentissima sentenza della Cassazione del Regno a Sezioni Unite che in tali sensi giudicò nella causa tra la Società Anonima Marittima Italiana c. Vitale (sent. dell'8 giugno 1927 - inedita).

Ed anche l'azione extra-contrattuale, per quanto spetti *iure proprio* agli eredi, non può sottrarsi alla cognizione della giurisdizione speciale, poichè appare evidente che essa, incidendo nel rapporto contrattuale, deve considerarsi al medesimo connessa, in modo da rientrare ugualmente nell'ambito del citato articolo 37, n. 1, il quale estende il potere giurisdizionale dell'Ispettore dell'emigrazione, non solo alle controversie nascenti dal contratto di trasporto, ma anche a quelle che siano comunque al medesimo connesse.