

IL DIRITTO DI NAUFRAGIO NELLA SOMALIA SETTENTRIONALE

I. — Se, da alcuni passi del Digesto (1), noi sappiamo quanto gli antichi Romani siano stati solleciti dei diritti dei naufraghi, se conosciamo come successivamente si sviluppò, al contrario, il *jus naufragi* e come esso, praticato nei mari del Nord e specialmente in Bretagna, fu poi introdotto, con le loro incursioni, dai Sassoni e dai Normanni nel Mediterraneo, se dalle norme che furono via via emanate per disciplinarlo e sradicarlo, dalla *Coutume de Zelande* ai *Roles d'Oléron*, dal *Guidon de la mer* all'*Ordonnance* del 1681, ci è dato trarre un'idea abbastanza chiara dei vari aspetti sotto i quali il barbaro istituto si manifestava, poco o nulla noi conosciamo del modo come esso era praticato dalle popolazioni costiere del continente africano.

Non ignoriamo anche qui che il diritto di naufragio era largamente diffuso, perfino in tempi recenti, presso la maggior parte di quelle popolazioni e conosciamo pure, dal racconto di alcuni viaggiatori, che in qualche luogo era costume di accendere di notte i lumi presso le rocce o le rive per trarre in inganno i naviganti e portarli a naufragio; e così ne resta accertata la diffusione, anche lungo le coste africane, di un'usanza già rilevata dai Romani (2) a carico di inumani pescatori e sopravvissuta in seguito per

(1) Vedi per essi la voce di A. SCIALOJA: *Naufragio*, nel « Nuovo Digesto Italiano »; così anche nello stesso « Digesto » la voce di G. BERLINGIERI: *Ricuperi marittimi*. Cfr. anche H. LEVY-BRUHL: *Le droit de naufrage*, in « Annales de droit commercial », 1927, pag. 34 e segg.; A. NICOL: *Etude de législation française des naufrages et épaves*, Paris, 1909, pag. 41 e segg. I documenti citati nel testo appartengono all'Archivio storico del Ministero dell'Africa Italiana.

(2) L. 10, 3, *de incendio, ruina*, 47, 9: « Ne piscatores nocte lumine ostenso fallant navigantes, quasi in portum aliquem delaturi, eoque modo in periculum naves et qui in eis sunt deducant sibi que execrandam praedam parent, praesidis provinciae religiosa constantia efficiat ».

oltre un millennio. Ma non ci è dato apprendere se in questa materia esistevano usi costanti o se, invece, in questo come in tanti altri casi, non vi era che una manifestazione disordinata di popolazioni selvagge.

2. — Fonti scritte, quanto al diritto di naufragio lungo le coste africane, non fosse che per qualche paese, non esistono. Le sole notizie venute alla luce sono quelle intorno alle usanze di alcune popolazioni del Gandiole, e cioè dei tre villaggi N'Diol, Mui e Diobenne, situati alla foce del Senegal, nell'Africa Occidentale Francese. Giova ricordarle non già per una inutile divagazione quanto perchè, mentre da una parte esse valgono a fissare taluni aspetti che incontreremo qui appresso anche nelle usanze delle popolazioni della Somalia Settentrionale, potranno, dall'altra, servire ad un primo incasellamento dell'istituto.

Secondo il Diagne (1) il diritto di naufragio da parte degli abitanti del Gandiole era stato da essi esercitato di padre in figlio, fin da quando i bianchi avevano preso a navigare lungo quelle coste. Il tempo l'aveva consacrato; tutti i naviganti, Portoghesi, Olandesi, Inglesi, avevano tollerato ed ammesso quell'usanza. Ogni bastimento naufragato diventava, dopo due maree, proprietà del Damel, cioè del sovrano del luogo. Ma il diritto del Damel sulle navi naufragate, da Mui a Gal-Damel, era più che altro nominale.

La maggior parte dei relitti andava agli indigeni dei tre villaggi di Mui, N'Diole e Diobenne. Ma era stabilito che delle merci depredate si facessero tre parti: la prima spettava al Damel, proprietario nominale del carico; la seconda al Montel, quale principe del mare, e l'ultima a colui od a coloro che avevan provveduto al salvataggio delle merci. Terminato il riparto, cominciava la vendita. Il territorio di Gandiole diveniva così il luogo di convegno degli indigeni della costa e delle genti dell'interno. Talvolta eran compratori gli stessi legittimi proprietari delle merci.

Più tardi, però, nel 1821 il Comandante ed Amministratore del Senegal per il Re aveva deciso che le navi che si fossero perdute sulla costa avrebbero continuato ad appartenere ai loro proprietari e che questi ultimi sarebbero stati liberi di asportare tutto ciò che fosse loro piaciuto, « sans avoir à souffrir aucune insulte des habitants du pays, qui attendront qu'on leur fasse abandon des objets inutilisables ». Questa decisione era parsa al Damel ed agli anziani del suo regno come una specie di dichiarazione di guerra. A loro avviso, un diritto secolare veniva distrutto. In realtà su tutte

(1) Vedi il suo scritto: *Un pays de pilliers d'épaves: le Gandiole*, in « Bulletin du Comité d'Etudes historiques et scientifiques de l'Afrique Occidentale Française », 1918, pag. 137 e segg.

le coste africane gli indigeni si erano sempre arrogati identici diritti ed un altro Amministratore del Senegal così scriveva (1) qualche anno dopo: « Sur toutes les côtes d'Afrique les indigènes regardent comme un droit acquis l'usage de s'approprier tout ce que le vent ou les vagues poussent sur leur rivage. Tel était également naguère le droit commun de l'Europe, où malgré le progrès de la civilisation et la sévérité des lois, beaucoup de côtes restent, même de nos jours, inhospitalières pour le malheur. Il ne faut donc pas s'étonner que les nègres du cayor, notamment ceux des trois villages connus sous le nom commun de Gandiole, n'aient pas encore renoncé à leur droit de bris et naufrage ».

Ma il Governo francese tenne duro, impose che gli indigeni non dovessero nemmeno avvicinarsi ai relitti. Di qui alcuni scontri tra le truppe francesi e gli stessi indigeni, culminati, poi, nella battaglia di Safileme. Qualche mese dopo, il 14 dicembre 1826, un trattato conchiuso dal Comandante del Senegal con i capi di Gandiole poneva fine ad ogni disputa. Con esso (art. 2) gli abitanti di Gandiole si obbligavano a non impedire il salvataggio dalle navi che fossero naufragate sulla costa ed a non avvicinarsi ad esse fino a che i Francesi non le avessero abbandonate. Coloro che fossero venuti meno a quest'impegno sarebbero stati arrestati o respinti con le armi.

In seguito, non solo per imporre, occorrendo anche con le armi, l'osservanza del trattato ma per reprimere qualsiasi tentativo di saccheggio, le truppe francesi si recavano sempre sul luogo del naufragio, prestavano assistenza per lo svolgimento delle operazioni di salvataggio e tolleravano solo che gli indigeni si impadronissero delle cose delle quali era fatto loro abbandono. A poco a poco l'uso venne sradicato. A tanto condusse il fermo atteggiamento del Governo francese ma vi contribuirono anche talune misure dirette a colpire la vendita, la ricettazione, ecc. degli oggetti che risultassero in modo chiaro sottratti alle navi naufragate.

3. — Quegli stessi usi che, quanto al diritto di naufragio, sono stati ora accertati nel Senegal, sussistevano, fino a non molti anni fa, anche nella Somalia settentrionale. Le speciali condizioni del luogo, le quali, fino a che non fu costruito, a cura del nostro Governo, un faro sul Capo Guardafui (2), rendevano assai pericolosa la navigazione in quei paraggi e, di con-

(1) Cfr. A. M. DIAGNE: *Op. cit.*, pag. 152.

(2) Il faro sul Capo Guardafui cominciò a funzionare nell'agosto 1930. La storia dei tentativi fatti per l'erezione di quel faro è assai interessante. Molti di essi sono rimasti nell'ombra e fra questi la spedizione, con a capo il colonnello Graves, inviata dal Khedive Ismâil nel 1878. Su di essa vedi F. BONOLA BEY: *L'Egypte et la Géographie. Sommaire historique des Travaux géographiques exécutés en Egypte sous la dynastie de Mohammed Aly*, Le Caire, 1889, pag. 71. Sulla missione di Graves vedi anche P. CRABITES: *Americans in the Egyptian Army*, London, 1937, pag. 228 e segg.

seguenza, frequenti i naufragi, e la mancanza di un'autorità straniera con poteri sufficienti a reprimere ogni abuso da parte degli indigeni aveva fatto sì che, anche in quella regione, era perdurata per lunghi anni l'usanza d'impadronirsi dei beni dei naufraghi e delle merci caricate a bordo delle navi ivi arenatesi o naufragate.

Nel suo libro su Aden, l'Hunter (1) dà una nota dei naufragi accaduti lungo la costa dei Migiurtini a partire dall'apertura del Canale di Suez fino al 1876 ma il triste elenco continuò assai numeroso, anche per gli anni che seguirono.

Ora in tutti questi casi, a parte le rare eccezioni in cui egli accolse e prestò assistenza ai naufraghi, il Sultano dei Migiurtini sostenne che fosse un diritto suo e degli abitanti della costa da esso dipendenti d'impadronirsi del carico dei piroscafi e delle cose naufragate: diritto esercitato da tempo immemorabile ed, a suo dire, non contestabile, in mancanza di speciali accordi, da alcuna Potenza straniera.

Una prima osservazione che può farsi, dunque, è che anche presso i Somali l'uso d'impadronirsi delle cose naufragate non appariva nella forma originaria del diritto di naufragio propriamente detto, e cioè del diritto che gli inventori avevano sulle merci od i rottami della nave naufragata, sia perchè abitanti della costa sulla quale li avevano trovati, sia perchè naviganti che li avevano raccolti in mare.

Tanto meno l'uso poteva ricollegarsi ad un vero e proprio *droit d'épave*, in virtù del quale, com'è noto, le cose naufragate erano considerate *res nullius* e, qualora il proprietario fosse sconosciuto, appartenevano al primo occupante, perchè assai spesso le merci erano sottratte e le navi erano saccheggiate, nonostante la presenza e ad onta del divieto e della stessa opposizione dell'equipaggio.

L'uso si manifestava, invece, come un aspetto dell'antico diritto regalico (*Regalrecht*), in forza del quale una parte dei beni dei naufraghi e delle merci naufragate spettava ai signori del luogo, ed a coloro ai quali essi avevan alle volte concesso l'esercizio ed il godimento di tale diritto. Ciò spiega come, dinanzi alle autorità straniere ed ai comandanti delle navi da guerra accorse sul posto in occasione di naufragi, il Sultano dei Migiurtini vantasse sempre il diritto di appropriarsi le cose naufragate come un diritto proprio quale Sultano e signore del luogo; e chiarisce anche come alla ripartizione dei beni dei naufraghi e delle cose naufragate non potesse procedersi senza l'intervento del Sultano o di un suo delegato, il quale, dopo avere,

(1) *An Account of the British Settlement of Aden in Arabia*, London, 1877, pag. 179 e 180.

in apposita riunione (1), scelto e trattenuto per sé la parte migliore, lasciava che il resto fosse diviso tra i suoi sudditi.

4. — L'Italia non tollerò mai che il Sultano ed i suoi capi e sudditi esercitassero impunemente il diritto di naufragio. Non lo ammise nemmeno la Gran Bretagna, così interessata alla navigazione in quei paraggi. Ma era evidente che, mancando qualsiasi autorità sul posto, non era possibile regolare l'assistenza da prestarsi ai naufraghi ed impedire il saccheggio dei bastimenti arenati senza appositi accordi col Sultano.

Il primo di questi accordi, conchiuso a Bender Meraja il 1° maggio 1884 dal Residente britannico in Aden col Sultano dei Migiurtini, Osman Mahmud, e con altri capi del luogo, ebbe vita misteriosa. La Gran Bretagna, infatti, a quanto risulta (2), non rese pubblica la stipulazione di quella Convenzione, nella quale, pur tuttavia, essa aveva agito nell'interesse generale della navigazione, non solo delle navi inglesi ma di quelle che battevan bandiera di qualsiasi altro Stato. Forse il Governo inglese coltivava il proposito che l'amicizia col Sultano, alla quale si accenna nella Convenzione, potesse divenire ancora più stretta e condurre ad altri rapporti positivi come già era avvenuto alcuni anni prima col Sultano ed altri capi dell'isola di Socotra (3). Certo è che nessuno seppe dell'esistenza di quella Convenzione, per evidenti ragioni d'interesse, il Sultano che riceveva in base ad essa un annuo contributo dalle autorità inglesi vi accennò, quando il 7 aprile 1889 strinse la prima Convenzione di protettorato col Governo italiano.

L'Italia non ne ebbe notizia che parecchi anni dopo, nel 1901, e subito pretese ed ottenne dal Governo britannico che l'accordo fosse dichiarato perento e che fosse pure del tutto soppresso il contributo che la Residenza di Aden corrispondeva annualmente al Sultano. Non era, infatti, possibile che, posti con la Convenzione del 1889 il Sultano ed i suoi sudditi

(1) Nell'*Aden Weekly Gazette* (1900, n. 5, pag. 8) così si legge, a proposito del naufragio e del saccheggio del piroscafo *Devon*: « Il Sultano arrivò dall'interno e tenne un « Durbar » per troncare le controversie e per stabilire il *meum* ed il *tuum* ».

(2) Del testo di quella Convenzione non si trova, nemmeno ora, traccia, nella raccolta, pure così completa di G. U. AITCHISON: *A collection of Treaties, Engagements and Sanads relating to India and Neighbouring Countries. Vol. XI. Containing the Treaties ec. relating to Aden and the South Western Coast of Arabia, the Arab Principalities in the Persian Gulf, Muscat (Oman), Baluchistan and the North-West Frontiers Province*, Delhi, 1933. La Convenzione fu, invece, pubblicata nella nostra raccolta *Trattati, Convenzioni, Accordi, Protocolli ed altri documenti relativi all'Africa*, 1825-1906, vol. I, Roma, 1906, pag. 73 (Ministero degli Affari Esteri. Direzione centrale degli Affari coloniali).

(3) Con la Convenzione del 23 gennaio 1876 (cfr. G. U. AITCHISON, *op. cit.*, pag. 166 e segg.) che aprì, poi, la via alla Convenzione di protettorato sull'isola di Socotra del 23 giugno 1886. È curioso osservare come nella Convenzione del 1876 la Gran Bretagna accordò al Sultano di Socotra per l'obbligazione di assistenza alle navi naufragate, ecc. lo stesso annuo contributo di 360 talleri.

sotto la protezione dell'Italia, essi conservassero con le autorità inglesi di Aden quei rapporti e quei legami, dei quali è cenno nell'Accordo.

È interessante riprodurre qui il testo, perchè esso rappresenta un tipo di convenzione apposita per l'eversione del diritto di naufragio che non s'incontra facilmente nelle raccolte dei Trattati:

(Traduzione dall'inglese)

Indotti da motivi di amicizia e nel desiderio di uniformarci ai principii, dai quali il Gran Governo britannico è guidato, ed auspicando di conservar la pace ed una maggiore sicurezza sulle nostre coste noi, Capi dei Somali Migiurtini, Osman Mahmud, Sultano della tribù dei Migiurtini, Nur Osman, Ismâil Osman, Samantar Osman, Ahmad Mahmud, el-Hâgg Idris Mahmud, Muhammad Sirwa Nur, Jusuf Ali Jusuf, Guled Jusuf e el-Hâgg Muhammad Fahiya, fratelli, per conto proprio e dei nostri eredi e successori, abbiamo col presente convenuto e stipulato col nostro amico Capitano James Stewart King, Vice Residente ad Aden, per conto del Gran Governo britannico:

1) Che nel caso in cui un piroscafo, nave od altro bastimento appartenente al Governo britannico o ad un suddito inglese od a qualsiasi altro Stato o suddito di altri Stati sia naufragato sulle nostre coste o si trovi in pericolo, sarà accordata protezione ad esso ed a quanti si trovino a bordo e questi ultimi riceveranno buon trattamento;

2) Che qualora il capitano, l'equipaggio od i passeggeri di un piroscafo naufragato od in pericolo desiderino proseguire per Aden, noi li proteggeremo e li condurremo colà o forniremo loro i migliori mezzi in nostro possesso per potere avviarvisi;

3) Che nel caso in cui un piroscafo, nave o bastimento sia naufragato, abbia avuto perdite o sia abbandonato, noi non solo proteggeremo con la maggiore abilità, e preserveremo la nave dal saccheggio e dai danneggiamenti, ma daremo sollecita notizia del naufragio al Residente politico in Aden;

4) Che il piroscafo, la nave od il bastimento sarà protetto da noi fino a che, in risposta al nostro avviso, saranno date e ricevute istruzioni dal Residente politico in Aden;

5) Che per tali atti di buon volere e di amicizia e per l'imposizione a carico nostro e dei nostri eredi e successori dell'obbligazione suindicata, noi riceveremo dal Governo britannico, subordinatamente alla nostra buona condotta e fino a che osserveremo rigorosamente la nostra obbligazione, uno stipendio annuo di 360 talleri. Così anche riceveremo quelle indennità, alle quali avremmo diritto secondo la legge inglese e conformemente a quanto il Gran Governo britannico, per il tramite del Residente politico in Aden, stabilirà, secondo gli usi, caso per caso.

In segno della conclusione di questo legittimo ed onorevole accordo noi, Osman Mahmud, Sultano della tribù dei Migiurtini, Nur Osman, Ismâil Osman, Samantar Osman, Ahmad Mahmud, el-Hâgg Idris Mahmud, Muhammad Sirwa Nur, Jusuf Ali Jusuf, Guled Jusuf e el-Hâgg Muhammad Fahiya, fratelli, per conto proprio e dei nostri eredi e successori

ed il Capitano James Stewart King, Vice Residente in Aden, per conto del Gran Governo britannico

abbiamo qui apposto le nostre firme e sigillo, il 1º maggio 1884 corrispondente al 5 Ragab 1301, a Bender Meraja.

I. S. KING, Capitano
Vice Residente, Aden.

In presenza di:

ANTONY GWYN, Capitano, I. G. S. « Amberwitch ». J. W. YERBURY, Capitano, R. A.

L'Accordo fu ratificato in Simla dal Governatore generale dell'India britannica il 29 luglio 1884.

5. - Quanto all'Italia, clausole relative al divieto del diritto di naufragio mancano del tutto nella prima Convenzione di protettorato stipulata a Bender Alula il 7 aprile 1889 (1): non può, infatti, riferirsi genericamente a quel divieto l'impegno, col quale il Sultano dei Migiurtini ed il Sultano di Obbia si erano obbligati ad impedire, con tutte le loro forze, che un atto non giusto colpisse i sudditi italiani ed i loro amici in tutti i loro possedimenti.

Ma nella seconda Convenzione di protettorato, firmata a Bender Ollok il 18 agosto 1901, v'è una clausola espressa in proposito. L'art. 4 di quella Convenzione così, infatti, dispone: « Avvenendo, Dio nol voglia, l'incagliamento od il naufragio di una nave qualsiasi sulle spiagge dei Migiurtini, non è permesso in verun modo di depredarne il carico o di molestarne gli equipaggi ed i passeggeri, ma bensì il Sultano e gli anziani dei paesi più vicini al luogo del disastro dovranno prestare immediatamente ogni assistenza e protezione, facilitando il trasporto delle persone in Aden od in altra sede più vicina di governo a desiderio degli interessati. Il Sultano ordinerà perchè effettivamente sia ben custodito il carico ed ogni attrezzo della nave sino all'arrivo sul luogo degli aventi diritto, a cui dovrà farne consegna. In tale modo il Sultano avrà acquisito, per sè ed i suoi coadiutori, diritto ad un'adeguata ricompensa da parte degli aventi diritto alla nave

(1) Disposizioni quanto all'assistenza in mare ed al salvataggio si trovano nel Trattato di commercio firmato a Zanzibar il 28 maggio 1885 dai rappresentanti del Re d'Italia e del Sultano di Zanzibar (v. *Trattati, Convenzioni, Accordi, Protocolli ed altri documenti relativi all'Africa*, 1825-1906, *op. cit.*, vol. I, p. 131). Così, infatti, è stabilito nell'art. 12 di quel Trattato: « Se un bastimento italiano è costretto dal cattivo tempo ad approdare in uno dei porti del Sultanato di Zanzibar, le autorità locali gli presteranno aiuto, perchè possa, al più presto, ripararsi, vettovagliarsi e continuare il suo viaggio.

Se un bastimento di bandiera italiana naufragasse sulle coste degli Stati di S. A. il Sultano di Zanzibar, i naufraghi saranno accolti, ospitati e soccorsi dalle autorità locali. Le quali offriranno altresì i loro buoni uffici per il ricupero degli oggetti e delle mercanzie del bastimento naufragato. E questi oggetti e queste mercanzie saranno completamente rimesse ai rispettivi proprietari, o al Console italiano.

Eguale assistenza e protezione viene garantita ai bastimenti dei sudditi di S. A. il Sultano di Zanzibar, che facessero naufragio sulle coste degli Stati di S. M. il Re d'Italia ».

ed al carico. Detta ricompensa verrà stabilita, all'occorrenza, per mezzo del regio Console in Aden, sentite le ragioni del Sultano ed a seconda delle circostanze ».

6. — Non può affermarsi che l'atteggiamento del Sultano Osman Mahmud e dei suoi sudditi, nei naufragi che ancora per lunghi anni si verificarono su quelle coste, sia stato sempre conforme agli impegni così assunti. Più e più volte le nostre navi da guerra da Massaua o dai vicini scali della Somalia, spontaneamente o su richiesta dei Governi interessati, dovettero recarsi sul posto per prestare assistenza e per far valere la sanzione del divieto di saccheggiare i bastimenti arenati e di spogliare i naufraghi. E talvolta anche vi intervennero e cooperarono navi inglesi inviate da Aden, dopo che, trattandosi ormai di territori sotto il protettorato italiano, il nostro Governo ne era stato preventivamente informato a titolo di cortesia.

Si ebbe in tal guisa una di quelle forme di assistenza inter-coloniale così frequenti nei rapporti fra gli Stati per il mantenimento dell'ordine nei paesi africani e che, per quanto manchino ancora larghe ricerche sull'argomento (1), comprendeva anche la repressione del diritto di naufragio così come il commercio delle armi, la polizia delle frontiere ecc.

L'intervento da parte nostra si estendeva all'assistenza materiale ai naufraghi, al divieto di saccheggio dei bastimenti arenati, facendone valere eventualmente la sanzione anche con l'uso delle armi, al ricupero delle cose e merci già predate, alla consegna agli interessati, armatori ed assicuratori, alla composizione delle controversie fra capitani e persone dell'equipaggio e gli indigeni del posto. L'assistenza, poi, non era data solo dalle autorità navali, ma talvolta vi intervenivano anche quelle consolari. Spesso accadeva, infatti, che le merci già sottratte dagli indigeni fossero da essi inviate, per mezzo di sambuchi (2), a Zanzibar od in altri scali per essere vendute. Ma poichè, a mente dell'art. 2 della Convenzione di protettorato del 18 agosto 1901, tutti i sambuchi e le navi migiurtine appartenenti al Sultano od ai suoi sudditi dovevano essere registrati presso il nostro Governo e battere bandiera italiana, non mancava, anche in questi casi e tutte le volte che se ne avesse notizia, l'intervento delle nostre autorità consolari per la scoperta ed il sequestro delle merci trafugate e per la restituzione di esse agli assicuratori o ad altri interessati.

(1) Vedi la mia voce: *Assistenza inter-coloniale*, nel « Nuovo Digesto Italiano » e così anche E. CATELLANI: *L'assistenza inter-coloniale dal punto di vista del mantenimento dell'ordine*, Roma, 1907 (Estr. dalla *Riv. Coloniale*).

(2) Velieri indigeni, dall'arabo *sanbuq*, pl. *sanâbîq*.

7. — A poco a poco il Sultano dei Migurtini e gli altri capi e sudditi della costa si convinsero, però, che non era più possibile persistere in un'usanza che il Governo protettore era assolutamente deciso ad impedire e reprimere; che, invece, sarebbe stato assai più conveniente prestare assistenza ai naufraghi, cooperare con l'equipaggio a soccorrere la nave ed a salvare il carico e trattare prima o dopo, con l'intervento o per il tramite delle nostre autorità, per la corresponsione di un premio o compenso.

Lentamente si passava così dal diritto di naufragio all'istituto del ricupero.

Di questa eversione dell'antica usanza e dell'effetto della benefica influenza morale esercitata dalle nostre autorità si ha traccia in una lettera diretta, sulla fine del 1902, dal Sultano di Alula al capitano del piroscafo americano *Baltazar*, costretto a fermarsi su quelle coste senza che potesse più proseguire.

Scriva il Sultano:

(Traduzione dall'arabo)

« In nome di Dio misericordioso.

Dal Sultano Iusuf Ali, Sovrano di Alula, Filuk e dipendenze, all'egregio amico, il capitano del piroscafo ancorato a Filuk che Iddio lo protegga.

Abbiamo saputo che il tuo piroscafo, trovandosi mancante di carbone, s'è fermato nel nostro Bender di Filuk. Ti annunziamo che devi considerarti in piena sicurezza e fino a quando rimarrai nel nostro Bender ti saranno usati tutti i riguardi dovuti. Se qualcheduno del nostro Bender o forestiero ti recasse molestia o disturbo informaci subito per lettera. Se ti occorre qualche cosa dal nostro Bender di Alula mandacelo a chiederè e tosto procureremo di accontentarti ponendo quanto abbiamo a tua disposizione.

Facciamo ciò in omaggio alla deferenza, al rispetto ed all'amicizia che nutriamo per i due Governi d'Italia e d'Inghilterra. Saluti
IUSUF ALI ».

Le trattative per la corresponsione di un premio o compenso per il ricupero venivano svolte dal Sultano col capitano o con gli armatori od assicuratori della nave e del carico od i loro mandatari. Questi ultimi, occorrendo, eran accreditati presso il Sultano con apposite lettere (1). Affer-

(1) Ecco qui le credenziali da parte delle autorità inglesi di Aden in occasione del naufragio del piroscafo *Asturia*:

(Traduzione dall'inglese) Residenza di Aden. 15 luglio 1905. Sia noto a tutti gli interessati che i due ufficiali qui indicati, Capitano Ridge e Capitano Pomeroy, porgitori di questa lettera, sono amici nostri ed i mandatari (*wakil*) dei proprietari del carico del piroscafo *Asturia* naufragato a Ras Hafun.

Noi, pertanto, confidiamo che il SULTANO e le genti di quella costa assisteranno i predetti due ufficiali ed i loro uomini per il ricupero del carico, tanto di quello che sia già stato sbarcato a terra quanto di quello che ancora rimane sul piroscafo. I predetti due ufficiali sono stati appositamente designati dall'Inghilterra per visitare il piroscafo. Noi abbiamo parlato con essi e li abbiamo assi-

mato sempre il diritto di proprietà degli armatori od assicuratori sulle cose naufragate o recuperate e così anche il diritto di rivenderle, nonostante qualsiasi decorso di tempo, era accordato al Sultano un premio consistente, secondo gli accordi intervenuti caso per caso, in una somma a « forfait » o ragguagliata ad una data percentuale del valore delle cose salvate. Gli indigeni ricuperatori erano compensati a parte, per le spese di ricupero, e traevano anche profitto delle cose abbandonate.

8. — Ad un'importante questione diede luogo il naufragio del piroscafo norvegese *Norman Isles*. Nel giugno 1908 quel piroscafo, portante un carico di alcune migliaia di tonnellate di riso, incagliò sulla costa della Somalia settentrionale, nei pressi del villaggio di Alula. Subito dopo il sinistro un grande numero di indigeni accorsi dai paesi circostanti dipendenti da Osman Mahmud, Sultano dei Migiurtini, e condotti dal figlio di lui, abbordarono il *Norman Isles*, costrinsero l'equipaggio a ritirarsi sulla passerella e si dettero al saccheggio del piroscafo, iniziando lo sbarco del riso alla costa. Un piroscafo di passaggio poté raccogliere l'equipaggio ed i passeggeri e li condusse ad Aden, dove il capitano del *Norman Isles* si adoperò tosto per provvedere al ricupero della nave e del carico, affidando tale compito ad una locale società di salvataggio e ricorrendo alle autorità consolari italiane per ottenere la protezione necessaria allo svolgimento delle operazioni di disincaglio.

Appena informato dell'accaduto il regio console, con pronta sollecitudine, chiese ed ottenne dal nostro Governo la partenza immediata della regia nave *Colonna* di stazione a Massaua; ma all'arrivo di essa sul luogo del sinistro, per quanto vi si fosse recata senza indugio, già quasi metà del carico era stato sbarcato dagli indigeni. La presenza della regia nave riuscì, tuttavia, ad impedire la continuazione del saccheggio. Il comandante di essa tentò anche ogni mezzo per il ricupero del riso depredato; colò a picco due sambuchi che ne erano carichi mentre si allontanavano dalla costa; esercitò ogni influenza presso i capi del paese per ottenere la restituzione del bottino; ma dovette saggiamente astenersi da ogni misura estrema sia perchè un bombardamento sarebbe stato forse inefficace contro le dune, dietro le quali gli indigeni si riparavano, sia soprattutto perchè in quel momento la situazione politica della regione lo sconsigliava.

La regia nave *Colonna*, di più, non si allontanò dalla costa di Alula

curati che saremo pronti ad approvare gli accordi ragionevoli che saranno lealmente e liberalmente intervenuti tra essi ed il Sultano dei Migiurtini quanto al salvataggio delle merci. In cambio dovrebbe essere accordata ai detti ufficiali ogni agevolazione per il ricupero del piroscafo. P. J. MAITLAND, Brigadiere Generale, Residente politico, Aden ».

per tutto il tempo in cui il *Norman Isles* restò incagliato; proteste le operazioni di ricupero del carico che veniva trasbordato sopra sambuchi noleggiati col concorso dell'autorità consolare italiana di Aden; ed, infine, cooperò con ogni mezzo al disincaglio del piroscafo che, senza tale aiuto, non avrebbe potuto essere salvato.

Nonostante così ampia assistenza il Governo norvegese chiese l'intromissione del nostro Governo per ottenere da chi di diritto un indennizzo per le perdite sofferte dall'equipaggio per il saccheggio, da parte degli indigeni, degli effetti ad esso appartenenti, con riserva di domandare anche il risarcimento del danno subito per il saccheggio del riso. Evidentemente, essendo allora il Sultanato dei Migiurtini sotto il regime del protettorato, tali domande avrebbero dovuto essere trasmesse al Sultano Osman Mahmud, dal quale le popolazioni colpevoli dipendevano, ma era da prevedere ch'egli non si sarebbe sobbarcato a soddisfare la richiesta di un indennizzo così forte per lui.

Nacque così la questione se potesse ammettersi una responsabilità indiretta del Governo italiano, quale Governo dello Stato protettore, in conseguenza della depredazione e del saccheggio compiuti dagli indigeni. Ora, considerando che nel caso del Sultanato dei Migiurtini si trattava di un protettorato coloniale, era chiaro che a norma degli art. 34 e 35 dell'Atto generale della Conferenza di Berlino del 26 febbraio 1885 l'Italia, rispetto ai terzi Stati, aveva assunto soltanto l'obbligazione morale di agire per diffondere la civiltà ma non aveva contratto obbligazioni giuridiche e non era, di conseguenza, tenuta a stabilire nel territorio protetto le autorità proprie, con poteri e mezzi sufficienti a mantenervi l'ordine ed a garantire la sicurezza e la libertà del commercio.

I precedenti storici e le discussioni fatte, nel corso dei lavori della Conferenza per la redazione dell'art. 35 dell'Atto, non potevano condurre ad altra soluzione (1). Invano, pertanto, poteva invocarsi la responsabilità diretta dell'Italia, perchè essa non era giuridicamente tenuta a stabilire nel territorio protetto un'autorità atta a reprimere l'abuso lamentato. Tanto meno, poi, avrebbe potuto sostenersi la sua responsabilità indiretta, perchè questa presuppone sempre un'omissione colpevole del Governo: ora nel caso in esame il Governo italiano aveva fatto tutto il possibile per impedire il saccheggio del piroscafo, l'aveva anzi represso ed aveva svolto una lunga ed efficace assistenza nell'interesse dell'equipaggio e dei proprietari della nave e del carico.

(1) Vedi F. de MARTENS: *La Conférence du Congo à Berlin et la politique coloniale des Etats modernes*, Bruxelles, 1886, pag. 63 e segg. (Estr. dalla *Revue de droit international*).

L'Italia, dunque, non era tenuta ad alcun risarcimento di danni. Il fatto non poteva che esser considerato come un deplorabile incidente della navigazione nelle acque di paesi selvaggi; e questo, d'altra parte, non era il primo caso. Tanto meno l'Italia sarebbe stata obbligata ad adoperare mezzi coercitivi per costringere il Sultano a risarcire i danni cagionati dagli indigeni, qualora questa misura fosse stata da essa ritenuta inopportuna o non compatibile con le proprie esigenze politiche. L'Italia non avrebbe potuto che adoperare tutta la sua influenza ed i mezzi dei quali poteva disporre, per appoggiare, in quanto fosse stato possibile, presso il Sultano dei Migiurtini il reclamo ad esso rivolto dagli interessati.

Questo e non altro: ed in questo senso, a quanto risulta, pare si sia allora orientato l'atteggiamento del nostro Governo.

ERNESTO CUCINOTTA