ritto romano con lo stato quasi sempre servile, dell'equipaggio » (1970).

Il concetto della tradizione romana è, invece, passato nel diritto inglese. Ricordiamo, in proposito, la sentenza 17 gennaio 1924 della Corte di Sessione (Scozia) (1971), la quale negò agli eredi di un ufficiale di bordo — morto in seguito a fatto imputabile al pilota (1972) — l'azione per ottenere l'integrale indennizzo del pregiudizio secondo i principii consuetudinarii (*common law*), avendo essi aperta la via all'azione per il pagamento di una somma fissa, sulla base del rischio industriale e conformemente al *Workmens' Compensation Act* (1973). La Corte motivò questa sua decisione, adducendo che, per i principii tradizionali della *common law* britannica, di un accidente sul lavoro prodotto da un impiegato ai danni di un altro impiegato nella stessa impresa (*fellow servant*), senza che al preponente sia imputabile dolo o negligenza, questo non sarà responsabile, ritenendosi che chi lavora con altri ha implicitamente accettato di subire i rischi derivanti dalla loro imperizia.

Sul punto del diritto internazionale, notiamo che la Convenzione di Bruxelles sui limiti della responsabilità dell'armatore esclude esplicitamente l'applicazione dell'art. 1, per i danni alle cose, « aux obligations résultant pour le propriétaire de l'engagement de l'équipage et des autres personnes au service du navire » (art. 2, n. 3), nonchè l'applicazione dell'art. 7, per i danni alle persone, « à l'équipage et aux autres personnes au service du navire, pour lesquels le droit de recours en cas de mort ou de lésions corporelles reste régi par la loi nationale du navire » (1974). Quest'ultimo principio è contenuto anche nell'ul-

---

(1970) A. BRUNETTI, *op. cit.*, II, n. 209, p. 73.

(1971) Corte di Sessione (Scozia) 17 gennaio 1924, *Dor*, 1924, VI, p. 225. Cfr. *Morgan v. Vale of Neath Ry Co*, 1 *Q. B.* 149; *Swainson, v. N. E. Ry, Co*, 1878, 3 *Ex D.* 341; *Priestley v. Fowler*, 1837, 3, *M. W. L.*; Clerk and Lindsell, *Torts*, 7ª edizione, 89.

(1972) La Corte non distingue, in proposito, fra pilota facoltativo e pilota obbligatorio.

(1973) *V. retro*, § 75.

(1974) Cfr. F. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione... cit.*, pp. 155, 158.