

Commento di Francesca Pellegrino

TITOLO IV Dei privilegi e della ipoteca

CAPO I *Dei privilegi*

Sezione I

Disposizioni generali

548. PREFERENZA DEI PRIVILEGI.

I **privilegi (1)** stabiliti nel presente capo sono **preferiti (2)** a ogni altro **privilegio generale (3)** o **speciale (4)**.

(1) *I privilegi sono diritti di prelazione accordati dalla legge in considerazione della "causa" del credito (art. 2745 c.c.), che consentono ai titolari di essere soddisfatti con preferenza rispetto ai restanti creditori, in deroga al principio generale della "par condicio creditorum" (v. ANDRIOLI V., *Garanzie reali sulla nave e loro attuazione processuale*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione* III, 1949, 691; BERLINGIERI F., *I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate*, Padova, 1965, 149 ss.; ID., *Privilegi ed ipoteche*, in *Dir. mar.*, 1987, 657 ss; VOLLI E., *Privilegi (Diritto della navigazione)*, in *Noviss. Dig. It.* XIII/1966, 971 ss.; ALBANO R., *Le garanzie reali in materia di navigazione nel disegno di legge di delega del nuovo codice*, in *Dir. trasp.* II/1988, 25; ID., *Privilegi marittimi ed aeronautici*, in *Enc. giur. Treccani* XXIV/1991, 1 ss.; ROMANELLI G.-COMENALE PINTO M., *Privilegi nel diritto della navigazione*, in *Dig. comm.* XI/1995, 295).*

(2) *I privilegi sulla nave, sul nolo e sulle cose caricate si trovano in una posizione di priorità nella soddisfazione del credito rispetto ai privilegi, generali e speciali, di diritto comune (cfr. MEMMO, *Concorso di privilegi generali e privilegi speciali nel diritto della navigazione*, in *Mass. giur. lav.*, 1951, 93; GAETA D., *Priorità dei privilegi marittimi e aeronautici sui privilegi di diritto speciale*, in *Riv. dir. nav.* 1967, II, 262 ss.; PRATIS C.M., *Anteposizione di privilegi generali a privilegi speciali. Rapporti tra privilegi di diritto comune e privilegi marittimi ed aeronautici*, in *Econ. cred.*, 1976, 155 ss.).*

(3) *Il privilegio generale è il diritto di garanzia che si esercita su tutti i beni mobili del debitore.*

(4) *Il privilegio speciale è il diritto di garanzia che si esercita solo su determinati beni (mobili o immobili) del debitore (art. 2746 c.c.). I privilegi marittimi sono privilegi «speciali» in ragione del particolare rapporto esistente tra il credito e*

determinati beni del debitore (nave, nolo, cose caricate a bordo) su cui gravano.

I privilegi marittimi e aeronautici sono cause di prelazione previste dalla legge a garanzia di particolari crediti della navigazione. In quanto tali, attribuiscono al titolare il diritto a soddisfarsi sul prezzo ricavato dalla vendita con precedenza rispetto agli altri creditori, in deroga al principio generale della "par condicio credito rum" (art. 2741 c.c.).

Le disposizioni del codice della navigazione riguardano unicamente alcuni privilegi speciali su determinati beni mobili della navigazione (nave, nolo, cose caricate a bordo) e non riguardano i privilegi generali su tutti i beni mobili del debitore.

L'art. 548 c.n. fissa il principio della c.d. "superprelazione", ossia della prevalenza dei privilegi marittimi e aeronautici su ogni altro privilegio, generale o speciale, di diritto comune, ancorché definito prioritario (e quindi anche su quelli indicati all'art. 2777 c.c.), nonché su ogni altro privilegio stabilito da leggi speciali. (GAETA D., I privilegi marittimi ed aeronautici nel sistema dei privilegi di diritto comune, in Riv. dir. nav. 1953, I, 123).

La norma si propone pertanto di fissare in via generale - in caso di concorso - il principio di priorità assoluta di grado dei privilegi marittimi (ed aeronautici) regolati dalle norme del codice della navigazione - che costituisce un sistema normativo a sé stante - rispetto ai privilegi (generali e speciali) previsti dal codice civile (art. 2777 c.c.) o da altre leggi di diritto comune, ancorché definiti prioritari.

Dall'autonomia dei due ordini di norme consegue che anche allorché una legge, sia pure successiva al codice della navigazione, disponga la priorità dei privilegi che con la stessa sono stabiliti, tale priorità può incidere solo sull'ordine dettato dal codice civile (art. 2778 c.c.), ma non può avere l'effetto di modificare anche il principio fissato dal codice della navigazione, per il quale rimane salva la priorità assoluta di grado stabilita dall'art. 548 c.n.

La lettura di quest'articolo va coordinata con l'art. 2750 c.c., norma di raccordo e di rinvio, "autolimitativa" dell'applicazione del diritto comune, che contempla separatamente i privilegi marittimi ed aeronautici dagli altri, disponendo che i primi sono regolati dal codice della navigazione, mentre i secondi sono assoggettati alle norme del codice civile (norme comuni), se non è diversamente disposto. Pertanto, qualora le regole contenute nel codice della navigazione non siano in grado di funzionare né direttamente, né mediante ricorso all'analogia, si può fare riferimento alla "lex generalis". In altri termini, gli artt. 2777 e 2778 c.c. possono trovare applicazione solo in via residuale, dopo che hanno trovato soddisfazione in via prioritaria i creditori assistiti da privilegio speciale marittimo o ipoteca su nave.

GIURISPRUDENZA

Il disposto dell'art. 2750 c.c. richiama, in ordine ai privilegi sulla nave, sul nolo e sulle cose caricate, le regole del codice della navigazione che ne disciplinano l'efficacia, l'estensione soggettiva ed oggettiva, la graduazione, l'esercizio, l'estinzione, ma non implica che tali privilegi rimangano limitati alle poche fattispecie legali previste dal diritto marittimo: ciò risulta in specie dal coordinamento della detta disposizione con l'art. 548 c.n. che, stabilendo un rapporto di preferenza tra i privilegi posti dalla legge speciale, presuppone che altri pri-

vilegi, oltre questi, possano incidere sulla nave, sul carico e sul nolo (Trib. Lucca 3 settembre 1957, in *Giust. civ.* 1958, I, 774; in *Giur. it.* 1958, I, 2, 277; in *Dir. mar.*, 1958, 568).

Al credito dell'appaltatore si applica il privilegio di cui all'art. 2756 c.c., quando l'opera consista nella riparazione o nel miglioramento di una cosa mobile che si trovi ancora presso di lui (Trib. Lucca 3 settembre 1957, in *Giust. civ.* 1958, I, 774; in *Giur. it.* 1958, I, 2, 277; in *Dir. mar.*, 1958, 568).

Le norme dettate dal codice civile in materia di privilegi sono applicabili anche quando si tratti di privilegi sulla nave, sul nolo e sul carico, purché tale applicazione non sia esclusa in via di sostituzione, di assorbimento o di incompatibilità col codice della navigazione; in particolare è applicabile il privilegio di cui all'art. 2761 c.c. (App. Firenze 6 maggio 1958, in *Giur. it.* 1959, I, 2, 57; in *Dir. mar.* 1959, 99).

I *maritime liens* per "necessaries" sono generalmente regolati dalla legge del luogo ove la fornitura è effettuata (*Corte Distr. Fed. – Distr. Sud del Texas*, 19 febbraio 1960, in *Dir. mar.* 1962, 397).

Tuttavia il *maritime lien* sorto su una nave di bandiera degli Stati Uniti in un porto italiano non è regolato dalla legge italiana – e quindi non ha la preferenza su un *preferred ship mortgage* in applicazione dell'art. 575 c.n. – poiché per l'art 6 c.n. i diritti di garanzia sono invece regolati dalla legge della bandiera (*Corte Distr. Fed. – Distr. Sud del Texas*, 19 febbraio 1960, in *Dir. mar.* 1962, 397).

L'applicabilità di questa norma non può essere negata in base alla dottrina del rinvio, poiché essa non ha semplicemente natura di norma di conflitto bensì di norma sostantiva diretta a stabilire e limitare il campo di applicazione della legge italiana ed a sottoporre i privilegi sorti su navi straniere alla legge della bandiera (*Corte Distr. Fed. – Distr. Sud del Texas*, 19 febbraio 1960, in *Dir. mar.* 1962, 397).

La norma dell'art. 2750 c.c. contempla separatamente i privilegi marittimi (ed aeronautici) e i privilegi previsti da leggi speciali e mentre assoggetta questi ultimi (in mancanza di espresse disposizioni in contrario) alle norme comuni, dispone che i primi sono regolati dal codice della navigazione (Cass. civile, 20 ottobre 1965, n. 2156, in *Mass. Foro it.*, 1965, 634).

Dalla diversità e autonomia dei due ordini di norme consegue che, anche quando una legge, sia pure successiva all'emanazione del codice della navigazione, disponga espressamente la priorità dei privilegi che con la legge medesima sono stabiliti rispetto a qualsiasi altro privilegio, tale priorità può incidere solo sull'ordine dettato dall'art. 2778 c.c. ma non può avere l'effetto di modificare il codice della navigazione. Resta quindi salva, in tale caso, la priorità assoluta di grado stabilita a favore dei privilegi marittimi dall'art. 548 c.n.; pertanto i privilegi di cui all'art. 552 del codice della navigazione hanno prevalenza rispetto al privilegio stabilito dall'art. 21 del D.D.L. 28 dicembre 1944, n. 416 recante provvedimenti di favore per la Sicilia (Cass. civile 25 marzo 1966, n. 801, in *Dir. mar.* 1966, 476).

I privilegi marittimi previsti dal codice della navigazione prevalgono sui privilegi previsti da leggi speciali, ancorché afferenti alla materia della navigazione e così su quelli previsti

dall'art. 2 della L. 29 dicembre 1949, n. 1482 e dall'art. 7 del D.D.L. 1° novembre 1944, n. 367 (Cass. civile 3 maggio 1967, n. 823, in *Dir. mar.* 1968, 69).

I privilegi sulla nave sono regolati dalla legge nazionale della nave al momento del sorgere del credito per quanto attiene alla loro costituzione, e dalla legge nazionale della nave al momento di attuazione della garanzia per quanto attiene ai mezzi di conservazione, alla durata e all'esercizio della stessa (Cass. 11 maggio 1968, n. 1445, in *Dir. mar.* 1968, 380, in *Giust. civ.*, 1968, I, 966, con nota di DI MAJO; in *Riv. dir. internaz. priv. proc.*, 1968, 702; in *Dir. scambi internaz.* 1968, 465; conforme Cass. civile 18 settembre 1970, n. 1553, in *Dir. mar.* 1970, 446, con nota di MALTESE).

La Convenzione di Bruxelles 10 aprile 1926* sui privilegi e ipoteche navali è applicabile in ciascun Stato contraente quando la nave su cui grava il privilegio o ipoteca ha la nazionalità di uno Stato contraente al momento della costituzione del privilegio (Cass. 11 maggio 1968, n. 1445, in *Dir. mar.* 1968, 380, in *Giust. civ.*, 1968, I, 966, con nota di DI MAJO; in *Riv. dir. internaz. priv. proc.*, 1968, 702; in *Dir. com. scambi internaz.* 1968, 465; conforme Cass. civile 18 settembre 1970, n. 1553, in *Dir. mar.* 1970, 446, con nota di MALTESE).

I privilegi stabiliti dal codice della navigazione sono preferiti ad ogni altro privilegio, ancorché definito prioritario, stabilito da legge speciale (Cass. civile 7 ottobre 1968, n. 2400, in *Giur. it.* 1968, I, 1, 549 e in *Riv. dir. nav.* 1967, II, 262, con nota di GAETA).

Le norme della Convenzione di Bruxelles 10 aprile 1926 sui privilegi e ipoteche navali sono applicabili in ciascuno Stato contraente quando la nave su cui grava il privilegio o ipoteca ha la nazionalità di uno Stato contraente (Cass. 27 marzo 1970, n. 838, in *Dir. mar.* 1970, 90).

Poiché il privilegio sorge contemporaneamente al credito, la Convenzione suddetta è applicabile, in relazione al privilegio, a garanzia di un credito per danni al carico, quando la nave su cui grava il privilegio o ipoteca ha la nazionalità di uno Stato contraente. La cancellazione della nave dalle matricole, al pari dell'iscrizione, ha carattere meramente amministrativo e non ha quindi influenza sull'esistenza dei privilegi sulla nave (Cass. 27 marzo 1970, n. 838, in *Dir. mar.* 1970, 90).

I privilegi marittimi e aeronautici sono regolati esclusivamente dalle norme del codice della navigazione, mentre i privilegi previsti da leggi speciali, se non è diversamente disposto, si inquadrano tra quelli stabiliti dal codice civile e sono da questo disciplinati (Cass. civile 11 novembre 1982, n. 5954, in *Dir. mar.* 1984, 64, con nota di FONTANA A., *Credito per retribuzione, credito per contributi previdenziali e graduazione dei rispettivi privilegi*, in *Dir. mar.* 1984, 64; in *Giur. it.* 1983, I, 1671; in *Foro it.*, 1983, I, 990).

La priorità assoluta di grado, stabilita a favore dei privilegi marittimi dall'art. 548 c. nav., opera pienamente nei confronti dei privilegi previsti dall'art. 2777 c.c., anche in presenza della nuova formulazione che la norma ha ricevuto in seguito all'entrata in vigore della l.

* Per un commento v. GIANNINI A., *La ratifica della Convenzione sui privilegi ed ipoteche marittime*, in *Riv. dir. nav.* 1951, I, 126 ss.; DANI A., *Sull'ambito di applicazione della Convenzione di Bruxelles 10 aprile 1926 sui privilegi e le ipoteche*, in *Riv. dir. int. priv. proc.* 1971, 568; PELLEGRINO F., *La nuova disciplina uniforme dei privilegi e delle ipoteche marittime*, Messina, 2000, Villa S. Giovanni, 2004, 5 ss.

426/75 (Cass. civile, sez. I, 11 novembre 1982, n. 5994, *INPS c. Fallimento società marittima Melloni*, in *Foro it.* 1983, I, 990).

Anche quando una legge, sia pure successiva al codice della navigazione, disponga espressamente la priorità dei privilegi che con la legge medesima sono stabiliti rispetto a qualsiasi altro privilegio, tale priorità può incidere solo sull'ordine dettato dall'art. 2778 c.c. ma non può avere l'effetto di modificare la priorità dei privilegi stabiliti dal codice della navigazione (Cass. civile 11 novembre 1982, n. 5954, in *Dir. mar.* 1984, 64, con nota di FONTANA A., *Crediti per retribuzione*, cit., 64; in *Giur. it.* 1983, I, 1671; in *Foro it.*, 1983, I, 990).

Anche dopo le modifiche introdotte in tema di privilegi al codice civile dalla legge 29 luglio 1975, n. 426 i privilegi previsti dal codice della navigazione vanno collocati con priorità rispetto a quelli elencati nell'art. 2777 c.c. (Cass. civile 11 novembre 1982, n. 5954, in *Dir. mar.* 1984, 64, con nota di FONTANA A., *Crediti per retribuzione*, cit., 64; in *Giur. it.* 1983, I, 1671; in *Foro it.*, 1983, I, 990).

I privilegi marittimi previsti dall'art. 552 c. n. prevalgono, a norma dell'art. 548 c. n., su ogni altro privilegio generale e speciale e di conseguenza anche su quelli indicati nell'art. 2777 c.c. L'art. 2777 c.c., comma ultimo, come modificato dall'art. 1 l. 29 luglio 1975, n. 426, è infatti applicabile solo ai privilegi previsti da singole leggi, e non anche a quelli previsti dal codice della navigazione, che non è una legge speciale, ma un sistema normativo a sé stante e che regola autonomamente la priorità dei privilegi marittimi (Cass. civile, sez. I, 15 novembre 1984, n. 5782, in *Dir. mar.* 1985, 530).

I privilegi marittimi ed aeronautici sono regolati esclusivamente dalle norme del codice della navigazione, sulle quali non ha inciso in senso abrogativo la l. 29 luglio 1975, n. 426 che ha modificato alcune norme del c.c. in materia di privilegi, e pertanto, anche dopo l'entrata in vigore di detta legge, il privilegio previsto dall'art. 552 c.n. prevale, in forza del disposto dell'art. 548 stesso codice, su ogni altro privilegio generale o speciale e di conseguenza va collocato con priorità rispetto a quelli indicati dall'art. 2777 c.c. (Cass. civile, sez. I, 15 novembre 1984 n. 5782, *Esattoria imposte dirette Nettuno c. Fallimento società Atlantics*, in *Giust. civ. Mass.* 1984, fasc. 11).

I privilegi marittimi ed i privilegi civili non costituiscono categorie incomunicabili ed incompatibili, al contrario possono assistere uno stesso credito e gravare sugli stessi beni. Nell'ipotesi di concorso di privilegi marittimi e civili, la disciplina è data dal contemporaneo dell'art. 2777 cpv. c.c. con l'art. 548 c. n., con la prevalenza di questa seconda norma, antepoendo i privilegi marittimi a quelli previsti dall'art. 2751 bis c.c. (Trib. Genova 8 settembre 1989, *Gruppo antichi ormeggiatori porto Genova c. Fallimento società Traghetti mediterraneo*, in *Dir. mar.* 1990, 1072).

Il credito relativo al compenso per il recupero di imbarcazioni è assistito dal privilegio di cui all'art. 2756 c.c. Pertanto il recuperatore che ha effettuato prestazioni e sostenuto spese per la conservazione e il miglioramento della nave ha diritto di ritenere il bene fino a completo soddisfacimento del credito (Pretura Oristano, 6 ottobre 1989, *Stola c. Società Sub Service*, *Riv. giur. sarda* 1990, 464).

La fornitura di viveri ad una nave di bandiera greca in un porto degli Stati Uniti che svolge crociere con partenza da tale porto deve considerarsi avere avuto luogo negli Stati Uniti e quindi il *maritime lien* a garanzia del relativo credito ha priorità su un *mortgage* costituito su tale nave (*United States Court of Appeals – Eleventh Circuit*, 6 settembre 2006, *Dresdner Bank A.G. e altri c. Zernavi Servizi Marittimi s.r.l. e Blohm and Voss GMBH*, in *Dir. mar.* 2007, 928 ss.).

549. PRIVILEGI SUGLI AVANZI DELLE COSE.

In caso di **deterioramento (1)** o **diminuzione (2)** della **cosa sulla quale esiste il privilegio (3)**, questo si esercita su **ciò che avanza (4)** ovvero **viene salvato o recuperato (5)**

(1) *Per deterioramento si deve intendere un peggioramento delle condizioni fisiche del bene, che determina una riduzione del suo valore.*

(2) *Per diminuzione si deve intendere qualunque riduzione della consistenza fisica del bene.*

(3) *Ossia la nave o le cose caricate.*

(4) *Ciò che rimane della nave (o delle cose caricate).*

(5) *Ciò che risulta dalle operazioni di salvataggio o recupero. V. sub art. 552.*

La previsione in esame, applicabile anche ai privilegi aeronautici (art. 1026 c.n.), fissa il principio in base al quale il deterioramento o la diminuzione fisica della nave o del carico non determina – a differenza della perdita (art. 553 c.n.) – l'estinzione del privilegio né il venir meno della causa legittima di prelazione, la quale continua ad esercitarsi su ciò che ne rimane o su ciò che viene salvato o recuperato, anche se si tratti di relitto che ha perduto le caratteristiche peculiari al concetto di nave in senso giuridico. (RIGHETTI G., Trattato di diritto marittimo, parte IV, Milano, 1999, 282

Non venendo meno la causa legittima di prelazione, non si determina neppure la surrogazione reale di cui all'art. 2742 c.c. in base alla quale si sostituisce alla cosa deteriorata un'indennità assicurativa.

550. SURROGAZIONE DEL CREDITORE PERDENTE.

Il **creditore** che ha privilegio sopra una o più cose, qualora si trovi **perdente (1)** per essersi in tutto o in parte soddisfatto sul loro prezzo un creditore il cui privilegio, di **grado (2)** superiore, si estenda ad altre cose dello stesso debitore, può surrogarsi nel privilegio spettante al creditore soddisfatto, con preferenza sui crediti aventi privilegio di grado inferiore.

Lo stesso diritto spetta ai creditori perdenti in seguito alla detta **surrogazione (3)**.

(1) È il creditore che non riesce ad esercitare il suo privilegio sopra una o più cose per essersi su di esse già soddisfatto un creditore che vanta un privilegio di grado superiore.

(2) Ordine di preferenza fra vari creditori privilegiati sullo stesso bene.

(3) Con tale strumento si intende consentire al creditore di grado inferiore, rimasto insoddisfatto, di sostituirsi nel privilegio spettante al creditore soddisfatto

su altri beni dello stesso debitore. La surrogazione è un trasferimento di privilegio che si verifica quando sulle stesse cose insistono più privilegi di grado diverso. In tal caso il creditore "perdente" (di grado inferiore) trasporta il privilegio su beni non escussi, sui quali insiste il privilegio del creditore "vincente" (di grado superiore). V. art. 2856 c.c.

Il legislatore ha inteso offrire una soluzione ad un problema ricorrente nella pratica: il creditore non riesce ad esercitare il suo privilegio sopra una o più cose per essersi su di esse già soddisfatto un creditore che vanta un privilegio di grado superiore.

Il creditore titolare di un privilegio marittimo, qualora si trovi perdente per essersi soddisfatto - sulle cose gravate dalla garanzia (rectius, sul prezzo ricavato dalla vendita) in tutto o in parte - un creditore di grado superiore, può surrogarsi nel privilegio a quest'ultimo spettante su altre cose dello stesso debitore, con preferenza rispetto ai creditori privilegiati di grado inferiore (art. 550 c. nav.).

Il fondamento della surrogazione del creditore perdente va ricercata nell'esigenza di contemperare la libertà del creditore di grado superiore di soddisfarsi sul bene, con la possibilità di soddisfacimento del creditore di grado successivo, assistito da privilegio sullo stesso bene.

GIURISPRUDENZA **0,49cm**

Questa circostanza può verificarsi perché i privilegi non costituiscono categorie incomunicabili, ma possono assistere lo stesso credito e gravare sugli stessi beni (Trib. Genova 8 settembre 1989, in *Dir. mar.*, 1990, 1072).

551. TRASFERIMENTO DEL PRIVILEGIO.

Il **trasferimento del credito privilegiato (1)** produce anche il trasferimento del privilegio.

(1) Per trasferimento del credito privilegiato si intende la vendita, cessione o successione (a titolo universale o partico-

lare) del credito, secondo le norme del codice civile. V. sub art. 548.

Posto che il privilegio è accordato dalla legge in ragione della causa del credito e sorge contemporaneamente ad esso, il trasferimento del credito privilegiato comporta l'automatico trasferimento del privilegio al terzo acquirente, cessionario o successore del credito.

Il fondamento della norma va ricercato nel fatto che il credito oggetto di trasferimento è lo stesso che apparteneva all'alienante, cedente o dante causa, con le stesse caratteristiche, ivi compresi i privilegi e le altre garanzie reali o personali.

GIURISPRUDENZA

Il trasferimento in capo al raccomandatario del credito pagato al terzo avente diritto produce a favore dello stesso raccomandatario (art. 551 c.n.), *ope legis*, e cioè anche fuori delle ipotesi di surrogazione stabilite per i casi ordinari dal codice civile (art. 1203 c.c.), il trasferimento del privilegio da cui il credito medesimo è assistito (privilegio che per l'art. 548 c.n. è preferito ad ogni altro privilegio generale o speciale e che per l'art. 575 c.n. è preferito all'ipoteca volontaria sulla nave di cui all'art. 565 c.n.) (Cass. civile 10 febbraio 1968, n. 429, in *Giur. it.* 1968, I, 1, 1064; in *Dir. mar.* 1968, 358; in *Giust. civ.* 1968, I, 585; in *Foro pad.* 1968, I, 538).

Il venditore il quale, prevedendo il contratto di trasferimento dei rischi al momento della consegna al vettore, liquida al compratore il danno sofferto dalle merci durante il trasporto, paga un debito che è esclusivamente del vettore e non già un debito comune per cui, in mancanza di surrogazione espressa, non ricorre alcuna delle ipotesi previste dall'art. 1203, n. 3 c.c. (e, *a fortiori*, dell'art. 551 c.n.) (Cass. civile 9 agosto 1968, n. 2842, in *Dir. mar.* 1969, 34).

Il pagamento di creditori assistiti dai privilegi di cui all'art. 552, n. 1 e 6 c. nav., effettuato dal raccomandatario marittimo per conto dell'armatore nell'esecuzione del mandato, non comporta il trasferimento "*ope legis*" dei crediti soddisfatti a favore del "*solvens*" e, quindi, neanche dei relativi privilegi, ai sensi dell'art. 551 c. nav., con la conseguenza che, in mancanza di una cessione pattizia dei crediti predetti, il raccomandatario concorre nel fallimento del mandante in via chirografaria (Trib. Genova, 27 maggio 1983, *Agenzia marittima Genemar c. Fallimento armatrice italiana Barbagelata*, in *Dir. fall.* 1984, II, 824).

Sezione II
Dei privilegi sulla nave e sul nolo

552. PRIVILEGI SULLA NAVE E SUL NOLO.

Sono privilegiati sulla nave, sul **nolo (1)** del viaggio durante il quale è sorto il credito, sulle pertinenze della nave e sugli **accessori del nolo (2)** guadagnati dopo l'inizio del **viaggio (3)**:

- 1) le **spese giudiziali** dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori **per atti conservativi sulla nave (4)** o **per il processo di esecuzione (5)**; i diritti di ancoraggio, di faro, di porto e gli **altri diritti e le tasse della medesima specie (6)**; le **spese di pilotaggio (7)**; le **spese di custodia e di conservazione della nave (8)** dopo l'entrata nell'**ultimo porto (9)**;
- 2) i **crediti derivanti dal contratto di arruolamento o di lavoro (10)** del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio;
- 3) i crediti per le somme anticipate dall'amministrazione della marina mercantile e della navigazione interna ovvero dall'autorità consolare per il mantenimento ed il **rimpatrio (11)** di componenti dell'equipaggio; i crediti per contributi obbligatori dovuti ad istituti di **previdenza e di assistenza sociale per la gente di mare (12)** e per il personale della navigazione interna;
- 4) le **indennità e i compensi di assistenza e salvataggio (13)** e le somme dovute per **contribuzione della nave alle avarie comuni (14)**;
- 5) le indennità per **urto (15)** o per **altri sinistri della navigazione (16)**, e quelle per danni alle **opere dei porti, bacini e vie navigabili (17)**; le **indennità per morte o per lesione ai passeggeri ed agli equipaggi (18)** e quelle per perdite o avarie del carico o del bagaglio;
- 6) i **crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite** in virtù dei suoi poteri legali **dal comandante (19)**, anche quando sia armatore della nave, per le esigenze della conservazione della nave ovvero per la continuazione del viaggio

(1) *Il nolo è il compenso pattuito nel contratto di noleggio o di trasporto.*

(2) *Accessori del nolo sono i compensi di controstallia dovuti nel trasporto di carico totale o parziale, decorso il termine di stallia.*

(3) *Si fa riferimento al viaggio in relazione al quale il credito è sorto, da intendersi come la navigazione prevista dal singolo contratto di utilizzazione della nave o, per i servizi di linea, la navigazione prevista nell'itinerario. Per le navi adibite a servizi diversi dal trasporto (es. pesca) si deve far riferimento ai singoli*

*servizi, considerati come unità economiche. V. artt. 556 e 559 c.n. (LEFEBVRE A.-PESCATORE G.-TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 686 ss.).*

(4) *Le spese giudiziali per atti conservativi della nave (es. sequestro conservativo, azione surrogatoria) mirano ad impedire la sua sottrazione alla garanzia dei creditori (Cass. civile 17 luglio 1969, n. 2641, in *Dir. fall.* 1970, II, 366).*

(5) *Le spese giudiziali per il processo di esecuzione sono quelle effettuate per la*

vendita del bene e per la distribuzione del ricavato.

(6) *Diritti e tasse portuali (di approdo, ormeggio, partenza, ricovero, assistenza alla navigazione, ecc.) dovuti allo Stato o ad altri enti pubblici. Deve trattarsi di diritti e tasse per servizi attinenti alla navigazione come fatto tecnico, ad esclusione di ogni altra tassa o imposta attinente alla navigazione come fenomeno commerciale. Deve altresì trattarsi di prestazione pecuniaria dovuta ad un ente pubblico, non potendosi invece ritenere privilegiato il compenso dovuto per prestazioni svolte da privati, anche se strettamente connesse alle operazioni di approdo della nave, quali spese di ormeggio, rimorchio e di bacino (PIPIA U., Trattato di diritto marittimo, vol. I, Milano, 1922, 603; BERLINGIERI F., I diritti di garanzia, cit., 161; RIGHETTI G., Trattato di diritto marittimo, Milano, 1999, IV, 290).*

(7) *Spese derivanti dal servizio di pilotaggio (art. 86 ss. c.n.), sia obbligatorio che facoltativo. Non vi rientrano solo i compensi dei piloti.*

(8) *Spese utili per la massa dei creditori, necessarie per garantire la sicurezza della nave durante la sua sosta nel porto (si pensi all'ormeggio) o volte alla conservazione materiale della nave e della sua efficienza, riconosciute in quanto la nave venga sottoposta ad espropriazione forzata. Deve trattarsi di crediti vantati dai terzi verso l'armatore, sorti nel periodo compreso tra il momento in cui la nave ha gettato l'ancora in porto e quello in cui è stato notificato l'atto di sequestro o pignoramento. (V. ROMANELLI G., Sull'art. 552 cod. nav. e sull'ambito di applicabilità della Convenzione di Bruxelles in materia di ipoteca e privilegi, in Riv. dir. nav. 1959, II, 75).*

(9) *Il porto nel quale la nave è stata (o sarà) assoggettata a sequestro o pignoramento.*

(10) *Tra i crediti nascenti dal contratto di arruolamento (v. art. 323 ss. c.n.) rientra, anzitutto, la retribuzione del comandante e degli altri membri dell'equipaggio. Il privilegio "de quo" assiste il credito relativo non solo alla retribuzione del comandante e degli altri membri dell'equipaggio, ma anche alle altre somme ed emolumenti dovuti a personale addetto a servizi complementari di bordo, in relazione al loro impiego sulla nave. Si tratta di compensi per lavoro prestato a bordo da chi non è iscritto nelle matricole della gente di mare, e tanto meno iscritto a ruolo di equipaggio. Vi rientrano quindi sia tutte le voci che compongono il salario, che le altre somme ed emolumenti dovuti in relazione all'impiego a bordo della nave. Non rientrano invece in questa voce i costi di rimpatrio ed i contributi di assicurazione sociale, contemplati separatamente al successivo n. 3. Oggetto di tutela è l'interesse specifico del personale di bordo al soddisfacimento delle ragioni creditorie che traggono origine da un contratto di arruolamento o di lavoro nautico. L'inesistenza del contratto di arruolamento o di lavoro esclude l'applicazione del privilegio in esame per mancanza di un elemento costitutivo. V. artt. 375, 554 e 558 commi 2 e 3 c.n. (FONTANA A., Credito per retribuzione, cit., 64 ss.; BINOCOLI F., I privilegi nel lavoro marittimo: l'applicabilità dell'art. 552 cod. nav. e delle norme di diritto comune al lavoro marittimo, nonché dell'art. 2126 cod. civ. ai contratti di arruolamento nulli per difetto di forma, in Dir. mar., 2002, 612).*

(11) *L'obbligo di provvedere al rimpatrio discende dall'art. 363 c.n., il quale dispone che qualora l'armatore non provveda, il rimpatrio è eseguito a cura dell'autorità marittima o consolare. Tale obbligo comprende le spese necessarie per il viaggio, l'alloggio e il mantenimento fino all'arrivo a destinazione (art. 364 c.n.).*

(12) *L'esplicito riferimento alle indennità per le assicurazioni sociali della gente di mare è stato probabilmente dettato dall'esigenza di tutelare gli interessi degli stessi membri dell'equipaggio nel caso in cui l'armatore non versi, per conto dei marittimi, tali contributi agli istituti di previdenza e questi ultimi vantino le loro ragioni direttamente nei confronti dei lavoratori. La gente di mare è costituita dai marittimi che compongono l'equipaggio, inteso in senso lato, comprensivo sia delle persone addette al servizio tecnico della navigazione che di quelle addette ai servizi complementari di bordo. (Cfr. BIGNONE, Sulla consistenza del privilegio per i crediti per contributi di previdenza sociale stabiliti dall'art. 2753 cod. civ. con i privilegi speciali stabiliti dagli artt. 552 n. 3 del codice della navigazione, in *Dir. mar.* 1949, 276; PELLEGRINO F., *La nuova disciplina*, cit., 43 s.).*

(13) *Le indennità e i compensi di assistenza e salvataggio comprendono sia il risarcimento di danni che il rimborso delle spese sostenute per le relative operazioni, ma non si estendono alle spese per il recupero del relitto. L'istituto dell'assistenza e salvataggio (art. 489 ss. c.n.), corrispondente all'unitaria denominazione di soccorso, si concreta quando viene prestato soccorso a una nave o ad un aeromobile o a cose o a persone in pericolo. (FERRARINI S., *Il soccorso in mare*, Milano, 1964, 38, 216; RIZZO M.P., *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996, 358).*

*Il privilegio relativo alle indennità e ai compensi di assistenza e salvataggio non è più riferito – come nel codice di commercio abrogato (art. 671, n. 2) – all'ultimo viaggio, dal momento che la durata del privilegio sulle merci, a differenza di quelli sulla nave e sul nolo, non è correlata al viaggio, bensì alla permanenza delle cose a bordo. (FERRARINI S., *Il privilegio**

*per le spese di conservazione della nave all'ultimo porto e l'art. 882 cod. comm., in *Riv. dir. nav.*, 1940, II, 335).*

(14) *La contribuzione alle avarie comuni è la ripartizione, tra tutti i partecipanti a una spedizione marittima, dell'onere economico di un danno derivato ad un bene coinvolto nella navigazione marittima, per effetto e come diretta conseguenza di un provvedimento volontariamente e ragionevolmente preso dal comandante della nave per assicurare la salvezza della spedizione. V. artt. 469 ss., 556, comma 4, 558, comma 2 c.n. (In dottrina v. LA TORRE U., *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli, 1997, 184 ss.)*

(15) *Collisione tra due navi o galleggianti ovvero tra una nave (o un galleggiante) e un aeromobile (c.d. urto misto). V. art. 482 ss. c.n.*

(16) *Altri eventi, non qualificabili come urto in senso tecnico, prodotti per effetto di una cattiva condotta della navigazione (si pensi all'investimento di un nuotatore).*

(17) *Ogni genere di installazione, fissa o mobile, esistente nei porti, nei bacini o lungo le vie navigabili.*

(18) *Il privilegio assiste il credito della persona che ha sofferto la lesione e, in caso di morte, quello degli aventi diritto.*

(19) *Il privilegio appare ammesso soltanto in relazione a contratti stipulati o ad altre operazioni eseguite dal comandante, munito dei suoi poteri legali, lontano dal luogo in cui è presente l'armatore, per far fronte ad un effettivo bisogno inerente al viaggio. Quindi deve trattarsi di esigenze di conservazione della nave o di continuazione del viaggio. V. artt. 295, 302, 306 ss. c.n.*

L'art. 552 c. nav. elenca i crediti privilegiati sulla nave (art. 557, primo comma, c.n.) e sul nolo (art. 385, comma 4, 557 comma 2, c.n.), i quali garantiscono i crediti sorti in occasione di un viaggio, ossia derivanti dall'esercizio della nave, attribuendo al titolare il diritto di essere pagato con precedenza rispetto agli altri creditori sul prezzo ricavato dalla vendita.

I privilegi gravano sul nolo lordo del viaggio durante il quale è sorto il credito e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio.

Non possono formare oggetto di privilegio le navi in costruzione.

*Il privilegio sulla nave si estende alle parti separabili di proprietà di terzi in quanto parti integranti della nave, la quale resta gravata nel suo complesso. I privilegi sulla nave non si estendono alle pertinenze di proprietà di terzi, salvo quando il fatto che ha dato luogo al credito privilegiato non riguardi anche tali pertinenze. (COSÌ SCARDIGLI M., *Privilegio (diritto della navigazione)*, in *Enc. dir.*, XXXV/1986, 757 s.).*

*Le spese sostenute nell'interesse comune di conservazione della nave sono collocate al primo posto, e quindi hanno la prevalenza assoluta nella gerarchia dei crediti privilegiati, sulla base del principio anglosassone del "beneficial service" (VARIAN, *Rank and Priority of Maritime Liens*, in *Tul. Law Rev.* 1973, vol. 47, 750 ss.).*

GIURISPRUDENZA

È legittimo l'esercizio da parte dell'officina riparatrice del diritto di ritenzione, a garanzia del pagamento del lavoro su un motore di motoveliero smontato dalla nave per effettuare la riparazione (art. 552, n. 1 e n. 6 c.n.; art. 2756 c.c.). Il diritto di ritenzione della cosa riparata da parte di chi ha effettuato i lavori di riparazione sussiste anche se venga offerta cauzione sufficiente ad assicurare l'adempimento dell'obbligazione di pagare il prezzo delle riparazioni medesime (App. Trieste 24 maggio 1953, in *Dir. mar.* 1955, 573, con nota di BERLINGIERI).

Il privilegio che assiste, a norma dell'art. 552, n. 4, c.n., le indennità ed i compensi di assistenza e salvataggio, dovuti ai sensi degli artt. 489 e 490 c.n., non si estende ai compensi dovuti per il recupero di un relitto di nave naufragata in mare, a sensi dell'art. 501 c.n. Il credito relativo a compenso per recupero è assistito dal privilegio di cui all'art. 2756 c.c., subordinatamente peraltro alla condizione tassativamente ivi voluta, che il creditore abbia conservato la detenzione della cosa (Cass. civile 15 giugno 1955, n. 1826, in *Riv. dir. nav.* 1955, II, 125; in *Foro it.* 1955, I, 1324; in *Dir. mar.* 1956, 25 e *ivi*, 1957, 113, con nota di BERLINGIERI).

Il privilegio per spese di conservazione e miglioramento della nave è regolato dall'art. 552 c.n. e non dall'art. 2756 c.c. Fra le spese di conservazione, previste dall'art. 552 c.n. agli effetti del privilegio ivi stabilito, sono infatti da ricomprendersi anche quelle di riparazione della nave, quali le spese per l'alaggio, per la ridipintura e per il calafataggio. L'art. 552 c.n. dichiara privilegiati i crediti per le spese fatte allo scopo di conservare la nave, senza condizionare la concessione del privilegio medesimo all'effettivo conseguimento di tale scopo (App. Firenze 6 maggio 1958, in *Giur. it.* 1959, I, 2, 57; in *Riv. dir. nav.* 1959, 99).

I *maritime liens* per “*necessaries*” sono generalmente regolati dalla legge del luogo ove la fornitura è effettuata (*Corte Distr. Fed. – Distr. Sud del Texas, 19 febbraio 1960, in Dir. mar. 1962, 397*).

I crediti per i contributi per l'assicurazione obbligatoria della gente di mare contro le malattie professionali, l'invalidità e la vecchiaia, diventano esigibili allo scadere del 30° giorno dopo la comunicazione all'armatore dei relativi ordini di pagamento (provvisori o definitivi). Pertanto, è da tale data che inizia a decorrere l'anno utile per la durata del privilegio marittimo, di cui al combinato disposto degli artt. 552, n. 3, e 558 c.n. (Cass. civile 11 luglio 1962, n. 1846, in *Prev. soc.* 1962, 1323; in *Dir. mar.* 1962, 281; in *Giust. civ.* 1962, I, 2104; in *Foro it.* 1963, I, 90; in *Riv. it. prev. soc.* 1963, 76; in *Riv. dir. nav.* 1963, II, 91, con nota di CAGETTI).

Il credito per la riparazione di danni alla nave è assistito soltanto dal privilegio stabilito dall'art. 2756 c.c., la cui esistenza è peraltro subordinata al permanere della cosa oggetto delle riparazioni presso il riparatore (App. Venezia 16 settembre 1963, in *Dir. mar.*, 1964, 298, con nota di BERLINGIERI).

Presupposto del privilegio di cui all'art. 552, n. 6 c.n. è che il comandante abbia agito in virtù dei suoi poteri legali e pertanto il privilegio non sorge quando tali poteri non sussistono, per essere presente, nel luogo in cui il comandante ha stipulato contratti in nome dell'armatore, un raccomandatario di quest'ultimo. Il raccomandatario il quale ha anticipato somme per conto dell'armatore può surrogarsi nei diritti spettanti (e quindi nell'eventuale privilegio) ai creditori diretti di quest'ultimo solo se ricorrono gli estremi dell'art. 1201 ovvero dell'art. 1203, n. 3, c.c. (Trib. Genova 1° luglio 1964, in *Dir. mar.* 1964, 341, con nota di BERLINGIERI).

Il privilegio speciale, relativo alle obbligazioni contratte dal comandante pel viaggio di cui all'art. 552, n. 6 c.n., sussiste solo quando il comandante, prima di contrarre l'obbligazione, ha fatto risultare la necessità della fornitura per la continuazione del viaggio e si è fatto autorizzare a provvedervi dalla competente autorità del luogo ai sensi dell'art. 307 c.n. (Trib. Roma 3 luglio 1964, in *Rass. petrolifera* 1964, 556; in *Riv. giur. idrocarburi* 1964, 448).

La sussistenza del privilegio di cui all'art. 552 c.n. è subordinata ad una semplice condizione, la cui esistenza deve essere provata dal creditore, ma afferente alla causa del credito, l'altra, di carattere subiettivo, alla prima strettamente collegata e diretta a delimitare l'ambito di applicazione del privilegio a garanzia dei terzi, e cioè che il contratto sia stato stipulato o l'operazione sia stata eseguita dal comandante nell'ambito dei suoi poteri legali, a norma degli artt. 306 e 307 c.n. È pertanto da escludere il privilegio nei casi in cui il contratto sia stato stipulato dal comandante della nave nei luoghi dove sia presente l'armatore o un suo rappresentante e nei casi in cui il contratto sia stato stipulato personalmente dall'armatore. È altresì da escludere il privilegio ogni qualvolta l'armatore, avvisato dal comandante ai sensi dell'art. 307 c.n., nel dare le istruzioni necessarie non limiti il suo intervento ad un semplice parere o ad un'approvazione od autorizzazione generica, sì da lasciare al comandante una sostanziale autonomia nell'assunzione del debito, ma intervenga direttamente nella creazione del contratto. Il privilegio di cui all'art. 552, n. 1 c.n. è concesso non per tutte le spese in genere, fatte nell'interesse comune dei creditori, ma soltanto per le spese giudiziali e quelle sostenute dal creditore procedente o dai creditori intervenuti che

partecipano utilmente alla distribuzione, secondo la definizione di “spesa del processo di esecuzione” data dall’art. 95 c.p.c. Tale privilegio pertanto deve essere escluso in relazione alle spese di raccomandazione incontrate con riguardo ad un viaggio compiuto da una nave pignorata ai sensi dell’art. 652 c.n. (App. Palermo 24 luglio 1965, in *Dir. mar.* 1965, 592).

Per stabilire l’estensione dei poteri legali del comandante, ai fini dell’accertamento della sussistenza del privilegio ex art. 2, n. 5 della Convenzione di Bruxelles 10 aprile 1926, occorre far riferimento alla legge nazionale della nave. Non sussiste il privilegio per forniture le quali, per natura e cifra, hanno il carattere di normali rifornimenti e non di operazioni indispensabili per consentire la continuazione del viaggio: comunque, la presenza del raccomandatario sul luogo in cui l’obbligazione è assunta esclude la possibilità che il comandante abbia agito in virtù dei suoi poteri legali, in relazione agli acquisti eccedenti i bisogni giornalieri della nave e dell’equipaggio (Trib. Genova 14 dicembre 1965, in *Dir. mar.* 1966).

I privilegi di cui all’art. 552 del codice della navigazione hanno prevalenza rispetto al privilegio stabilito dall’art. 21 del D.D.L. 28 dicembre 1944, n. 416 recante provvedimenti di favore per la Sicilia (Cass. civile 25 marzo 1966, n. 801, in *Dir. mar.* 1966, 476).

Perché il credito per bunkeraggio di nave possa ritenersi assistito da privilegio è indispensabile che si riferisca ad una valida obbligazione alla cui assunzione il capitano sia stato legittimato da apposita autorizzazione rilasciata dalla competente autorità dopo la verbalizzazione dell’accertamento della insorta necessità del rifornimento. Il bunkeraggio, che consiste nella fornitura del massimo carico di carburante per la nave, è atto di straordinaria amministrazione che rientra nella speciale disciplina dettata dall’art. 307 c.n. (App. Roma 23 maggio 1966, in *Riv. giur. idrocarburi* 1967, 94).

La presenza *in loco* del raccomandatario dell’armatore, e la sua partecipazione nelle forniture a favore della nave, esclude la rappresentanza legale, di cui all’art. 306 c.n., del comandante per gli atti occorrenti ai bisogni della nave e della spedizione (App. Genova 5 giugno 1967, in *Riv. dir. nav.* 1967, II, 390).

Non è assistito da privilegio il credito per somme anticipate a favore dell’armatore al fine di evitare il sequestro conservativo della nave in porto estero. Il privilegio di cui all’art. 552, n. 6 c.n. presuppone l’adempimento da parte del comandante - quando non si tratti di forniture che rientrino nel 1° comma dell’art. 306 - delle formalità stabilite dall’art. 307 c.n. Non sussiste alcun privilegio a favore del credito del raccomandatario per anticipazioni fatte direttamente all’armatore. Non sussiste il privilegio di cui all’art. 552 n. 6 c.n. in relazione ad un credito per forniture di generi alimentari effettuate periodicamente, per di più in un porto ove doveva considerarsi terminato il viaggio (Trib. Livorno, 31 ottobre 1967, in *Dir. mar.* 1967, 605).

Le spese giudiziali per atti conservativi della nave (sequestro conservativo, azione surrogatoria) mirano ad impedire la sua sottrazione alla garanzia dei creditori (Cass. civile 17 luglio 1969, n. 2641, in *Dir. fall.* 1970, II, 366).

Il credito derivante dal mutuo stipulato col comandante a sensi dell’art. 307 c.n. non gode del privilegio di cui all’art. 552 n. 6 del detto codice ove manchi l’autorizzazione dell’autorità giudiziaria o consolare. L’autorizzazione predetta è prescritta tanto a tutela dell’armato-

re quanto a tutela degli altri creditori. L'avvenuto consenso degli armatori alla stipulazione del mutuo esclude di per se stesso che il comandante abbia agito in base al potere consentitogli dalla legge (App. Firenze, 13 febbraio 1970, in *Dir. mar.* 1970, 161).

Il creditore assistito da un privilegio marittimo ex art. 552 c.nav. per avaria subita dalla merce caricata sulla nave, data la speciale disciplina del privilegio, che lo assoggetta ad estinzione dopo un breve termine, può salvaguardare il proprio diritto di prelazione - anche per l'ipotesi di successivo fallimento del vettore - solo con la promozione di una procedura esecutiva o con la richiesta di una misura cautelare (Trib. Roma, 13 novembre 1981, *Società molini e pastifici c. Fallimento Cappello*, in *Dir. fall.* 1982, II, 211).

Anche dopo le modifiche in tema di privilegi introdotte dalla l. 29 luglio 1975 n. 426, i privilegi previsti dal codice della navigazione vanno collocati con priorità rispetto a quelli previsti dal codice civile, e in particolare a quelli indicati dall'art. 2777 c.c. (Cass. civile, sez. I, 11 novembre 1982, n. 5954, *INPS c. Fallimento società marittima Melloni*, in *Giur. it.* 1983, I, 1, 167, in *Dir. mar.* 1984, 64, con nota di FONTANA A., *Credito per retribuzione, credito per contributi previdenziali e graduazione dei rispettivi privilegi*, cit., 64).

I privilegi marittimi ed aeronautici sono regolati esclusivamente dalle norme del codice della navigazione, sulle quali non ha inciso in senso abrogativo o modificativo la l. 29 luglio 1975 n. 426 che ha modificato alcune norme del codice civile in materia di privilegi, e pertanto, anche dopo l'entrata in vigore della legge suddetta, i privilegi previsti dal codice della navigazione vanno collocati con priorità rispetto a quelli previsti dal codice civile, ed in particolare a quelli indicati dall'art. 2777 dello stesso codice (Cass. civile, sez. I, 11 novembre 1982, n. 5954, *INPS c. Fallimento società marittima Melloni*, in *Giust. civ. Mass.* 1982, fasc. 10-11).

Il credito per lavori di riparazione ad una nave commessi dal conduttore della stessa non è assistito dal privilegio di cui all'art. 552 n. 5 c. nav. (Trib. Napoli, 19 marzo 1983, *Società ONI c. Somali shipping agency e altro*, in *Dir. mar.* 1985, 65).

Il pagamento di creditori assistiti dai privilegi di cui all'art. 552, n. 1 e 6 c. nav., effettuato dal raccomandatario marittimo per conto dell'armatore nell'esecuzione del mandato, non comporta il trasferimento "ope legis" dei crediti soddisfatti a favore del "solvens" e, quindi, neanche dei relativi privilegi, ai sensi dell'art. 551 c. nav., con la conseguenza che, in mancanza di una cessione pattizia dei crediti predetti, il raccomandatario concorre nel fallimento del mandante in via chirografaria (Trib. Genova, 27 maggio 1983, *Agenzia marittima Genemar c. Fallimento armatrice italiana Barbagelata*, in *Dir. fall.* 1984, II, 824 e in *Dir. mar.* 1984, 900).

Il raccomandatario marittimo, che abbia eseguito il mandato senza la preventiva somministrazione dei mezzi da parte dell'armatore, acquista il diritto al rimborso delle anticipazioni fatte e concorre al fallimento del mandante con i privilegi di cui agli art. 2761, comma 2, e 2756, comma 2 e 3, c.c., ma non con i privilegi di cui all'art. 552 n. 1 e 6 c. nav., spettanti ai creditori soddisfatti non operando alla surrogazione del raccomandatario* nei diritti di questi ultimi per l'insussistenza dei presupposti richiesti dall'art. 1203 n. 3, c.c. (Trib. Ge-

* SCARDIGLI M., *Pagamenti effettuati dal raccomandatario e surrogazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1969, II, 136 ss.

nova, 27 maggio 1983, *Agenzia marittima Genemar c. Fallimento armatrice italiana Barbagelata*, in *Dir. fall.* 1984, II, 824 e in *Dir. mar.* 1984, 900).

I privilegi marittimi ed aeronautici sono regolati esclusivamente dalle norme del codice della navigazione, sulle quali non ha inciso in senso abrogativo la l. 29 luglio 1975 n. 426 che ha modificato alcune norme del c.c. in materia di privilegi, e pertanto, anche dopo l'entrata in vigore di detta legge, il privilegio previsto dall'art. 552 c.n. prevale, in forza del disposto dell'art. 548 stesso codice, su ogni altro privilegio generale o speciale e di conseguenza va collocato con priorità rispetto a quelli indicati dall'art. 2777 c.c. (Cass. civile, sez. I, 15 novembre 1984 n. 5782, *Esattoria imposte dirette Nettuno c. Fallimento società Atlantics*, in *Giust. civ. Mass.* 1984, fasc. 11).

I privilegi marittimi previsti dall'art. 552 c. n. prevalgono, a norma dell'art. 548 c. n., su ogni altro privilegio generale e speciale e di conseguenza anche su quelli indicati nell'art. 2777 c.c. L'art. 2777 c.c., comma ultimo, come modificato dall'art. 1 l. 29 luglio 1975, n. 426, è infatti applicabile solo ai privilegi previsti da singole leggi, e non anche a quelli previsti dal codice della navigazione, che non è una legge speciale, ma un sistema normativo a sé stante e che regola autonomamente la priorità dei privilegi marittimi (Cass. civile, sez. I, 15 novembre 1984 n. 5782, *Esattoria imposte dirette Nettuno c. Fallimento società Atlantics*, in *Dir. mar.* 1985, 530).

A norma dell'art. 6 c. nav. i privilegi sulla nave sono regolati, anche per quanto concerne la loro graduazione, dalla legge nazionale della nave* (Trib. Venezia, 12 giugno 1986, *Banco Roma c. Società Etnea trading company e altro*, in *Dir. mar.* 1988, 1157).

Non rientrano tra i crediti garantiti dal privilegio di cui al n. 1 dell'art. 552 c. nav. quelli per somme pagate dal raccomandatario della nave, dopo il suo disarmo, per servizi resi all'equipaggio e all'armatore (Trib. La Spezia, 26 gennaio 1987, *La Mercantile agenzia marittima c. Società Mongerbino navigazione*, in *Dir. mar.* 1989, 204).

La presenza del raccomandatario esclude la rappresentanza legale del comandante ai sensi dell'art. 306 c. nav. e pertanto i crediti del raccomandatario per somme pagate in relazione a servizi resi alla nave non sono garantiti dal privilegio di cui all'art. 552 n. 6 c. nav. (Trib. La Spezia, 26 gennaio 1987, *La Mercantile agenzia marittima c. Società Mongerbino navigazione*, in *Dir. mar.* 1989, 204).

I crediti della società che gestisce in concessione un servizio radioelettrico su nave, per tasse costiere, canoni relativi all'utilizzazione di stazione radio e fatture inerenti e contratti di manutenzione e di assistenza tecnica sono privilegiati perché in parte sono canoni riferibili ad un pubblico servizio e in parte rientrano nell'ipotesi prevista al n. 6 dell'art. 552 c. nav. Ai fini della convalida del sequestro assume rilevanza la qualità del debitore ed il suo comportamento extraprocessuale (nella specie società armatrice con sede legale a Panama ed effettiva a Lugano) (Trib. Roma, 17 maggio 1989, *Società compagnia Telemar servizio radioelettrici navigazione c. Compagnia Yefiti shipping Ltd*, in *Dir. mar.* 1990, 729).

* Per un approfondimento del tema v. BALLARINO T., *Intorno alla legge regolatrice del privilegio del vettore marittimo sulle cose caricate*, in *Riv. dir. intern. priv. proc.*, 1976, 773 ss.; DAMERI S., *La legge regolatrice dei privilegi sulla nave: spunti e riflessioni per un raffronto tra soluzioni adottate negli ordinamenti di common law e nell'ordinamento italiano*, in *Dir. mar.* 2007, 928.

Il credito relativo al compenso per il recupero di imbarcazioni è assistito dal privilegio di cui all'art. 2756 c.c. Pertanto il recuperatore che ha effettuato prestazioni e sostenuto spese per la conservazione e il miglioramento della nave ha diritto di ritenere il bene fino a completo soddisfacimento del credito (Pretura Oristano, 6 ottobre 1989, *Stola c. Società Sub Service*, *Riv. giur. sarda* 1990, 464).

Il credito per forniture ordinate dal comandante per esigenza di conservazione della nave (nel caso, pittura) è assistito dal privilegio di cui al n. 6 dell'art. 552 c.n. (Trib. Genova, 31 gennaio 1992, *Boat Boero attiva marine e altro*, in *Dir. mar.* 1993, 424).

Per il sequestro conservativo di una nave a garanzia di un credito assistito da privilegio ex art. 552 c.n. non è richiesto il requisito del "periculum in mora" (App. Lecce, 12 gennaio 1995, *Soc. Bibolini nav. e altro c. Soc. Barretta e altro*, in *Dir. mar.* 1996, 175, con nota di PIOMBINO).

Non sussiste il privilegio riconosciuto dall'art. 552 n. 6 c.n. ove il creditore non fornisca la prova che le forniture sono state ordinate dal comandante (e non dall'armatore), che il comandante ha agito in virtù dei suoi poteri legali e che le forniture erano necessarie per la conservazione della nave o la continuazione del viaggio (Trib. Genova, 28 aprile 1995, *Soc. Lockwood e Carlisle e altro c. Soc. Sicilsud Leasing e altro*, in *Dir. mar.* 1998, 1082).

Il credito della società concessionaria nei confronti degli utenti a titolo di canone per il servizio radioelettrico, non è assistito dal privilegio ai sensi dell'art. 552 n. 6 c.n. ([Cass. civile, sez. I, 5 agosto 1995, n. 8622](#), *Soc. Telemar c. Fall. soc. Traghetto Mediterraneo*, in *Dir. mar.* 1996, 386, con nota di IMPRODA).

In tema di assistenza e salvataggio della nave - al di fuori dell'ipotesi in cui l'armatore abbia stipulato un contratto di soccorso in nome proprio o il comandante abbia stipulato un analogo contratto in nome e per conto dell'armatore da lui rappresentato - vanno distinte, nell'entità totale del debito dell'armatore per le spese di soccorso, due componenti: una costituita dall'obbligazione remuneratoria correlata al soccorso della nave, della quale egli solo è tenuto a rispondere; un'altra, rappresentata dal coacervo delle obbligazioni remuneratorie inerenti al carico, in relazione alla quale concorrono la responsabilità dell'armatore, da una parte, e le responsabilità tra loro distinte e separate degli aventi diritto alle cose trasportate, dall'altra. In relazione alla seconda componente trova applicazione, in ordine a ciascuno dei rapporti configurabili tra l'armatore ed i singoli interessati al carico, il criterio della solidarietà tra i condebitori, ricorrendo i presupposti dell'identità della prestazione e dell'insorgenza dell'obbligazione dal medesimo fatto giuridico o da fattispecie diverse, ma tra loro collegate da un nesso che le fa configurare come un complesso unitario. Resta, invece, esclusa la solidarietà tra i diversi interessati alle merci, nei rapporti interni tra loro, attesa l'indipendenza e la non comunicabilità delle loro rispettive posizioni ([Cass. civile, sez. I, 9 settembre 1996, n. 8167](#), *Barretta c. Enel*, in *Giust. civ. Mass.* 1996, 1268).

Sono assistiti dal privilegio di cui all'art. 552 n. 6 c.n. i crediti di una società concessionaria del servizio di assistenza e manutenzione della stazione telegrafica di bordo per canoni e assistenza tecnica in quanto di tale privilegio sussiste il presupposto oggettivo, l'operatività della stazione radio essendo necessaria per la sicurezza del viaggio e il presupposto soggettivo, il servizio essendo stato richiesto dal comandante della nave nell'esercizio dei poteri

attribuitigli dagli art. 306 e 307 c.n. (Trib. Palermo, 2 giugno 1998 *Soc. Telemar c. Fall. soc. Novalba*, II, in *Dir. mar.* 2000, 540).

I crediti nascenti da un rapporto di lavoro derivante da un contratto di diritto comune ovvero da un contratto di arruolamento nullo per difetto di forma non danno luogo al privilegio di cui all'art. 552 n. 2 c. nav. (Trib. Chiavari, 12 settembre 2000, *Soc. Professional Ducato Leasing e altro c. Ballarin*, in *Dir. mar.* 2002, 610, con nota di BINOCOLI F., *I privilegi nel lavoro marittimo: l'applicabilità dell'art. 552 cod. nav. e delle norme di diritto comune al lavoro marittimo, nonché dell'art. 2126 cod. civ. ai contratti di arruolamento nulli per difetto di forma*).

Non sussiste il privilegio ex art. 552 n. 6 c. nav., in relazione a crediti per il servizio reso dalla società concessionaria del servizio radioelettrico quando per alcune delle prestazioni risulta che i relativi contratti sono stati stipulati dall'armatore e per altre non è stata fornita la prova, a carico del creditore, che esse siano state ordinate dal comandante in un luogo in cui non esiste un rappresentante dell'armatore (Trib. Genova, 13 maggio 2002, *Soc. Comp. Generale Telemar c. Soc. Franconia e altro*, in *Dir. mar.* 2002, 1024).

Il privilegio per le spese di conservazione e di custodia della nave, di cui all'art. 552, n. 1 c. nav., riguarda solo le spese effettuate dopo l'entrata nell'ultimo porto (Trib. La Spezia, 10 febbraio 2004, *Soc. Tarros Compagnia di navigazione c. Soc. Cantieri S. Marco*, in *Dir. mar.* 2006, 860).

Il privilegio di cui all'art. 2756 c.c. non è applicabile in materia di navigazione, essendovi una norma speciale quale è quella di cui all'art. 552 c. nav. e, comunque, presuppone che il bene oggetto delle opere di conservazione si trovi presso colui che le ha eseguite (Trib. La Spezia, 10 febbraio 2004, *Soc. Tarros Compagnia di navigazione c. Soc. Cantieri S. Marco*, in *Dir. mar.* 2006, 860).

Sono privilegiati, ai sensi dell'art. 552 n. 1 cod. nav., i crediti per le operazioni di ormeggio della nave, in quanto essi rientrano tra gli "altri diritti e tasse della medesima specie" menzionati in tale articolo (Trib. Ravenna 17 luglio 2004, *IMPAR s.r.l. c. Antonio Scorcìa s.n.c.*, in *Dir. mar.* 2006, 546 ss.).

553. SURROGAZIONE DELL'INDENNITÀ ALLA NAVE E AL NOLO.

Se la nave è perita o deteriorata o il nolo è in tutto o in parte perduto, sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati indicati nell'articolo precedente:

- a) le indennità per danni materiali sofferti dalla nave e non riparati o per perdita di nolo;
- b) le somme dovute per **contribuzione alle avarie comuni (1)** sofferte dalla nave, in quanto queste costituiscono danni materiali non riparati ovvero perdite di nolo;
- c) le indennità e **i compensi per assistenza (2)** prestata fino al termine del viaggio, dedotte le somme attribuite alle persone al servizio della nave.

Non sono invece vincolati al pagamento dei crediti privilegiati le indennità di assicurazione, né i premi, le sovvenzioni o altri sussidi dello Stato.

(1) V. sub art. 552.

(2) V. sub art. 552.

L'articolo contempla un'ipotesi di surrogazione reale, ossia di sostituzione (parziale o totale) della nave o del nolo gravati da privilegio con un altro bene, costituito dalle somme spettanti al debitore a titolo di risarcimento o di indennità. Al fine di salvaguardare le ragioni dei creditori ipotecari, il privilegio non si estende né alle indennità di assicurazione, né ai premi, sovvenzioni e altri sussidi dello Stato (v. Relazione al codice della navigazione, n. 362). L'art. 2742 c.c. prevede invece l'opposto principio dell'estensione del privilegio alle indennità di assicurazione nel caso di perdita o deterioramento della cosa.

554. ESTENSIONE DEL PRIVILEGIO SUL NOLO A FAVORE DELL'EQUIPAGGIO.

Il **privilegio stabilito a favore dell'equipaggio (1)** si estende a tutti i noli dovuti per i viaggi eseguiti nel corso di uno stesso **contratto di arruolamento o di lavoro (2)**.

(1) *Il privilegio che assiste il credito derivante dal contratto di*

arruolamento o di lavoro a bordo della nave.

(2) *V. sub art. 552.*

L'articolo intende precisare che i crediti dell'equipaggio in senso lato (art. 552, n. 2) sono privilegiati su tutti i noli dovuti per i viaggi eseguiti nel corso di uno stesso contratto di arruolamento o di lavoro a bordo. Il privilegio previsto dal codice della navigazione può coesistere con quello generale i cui all'art. 2751 bis c.c.

555. CONCORSO DI PRIVILEGI RELATIVI A PIÙ VIAGGI.

I crediti privilegiati dell'**ultimo viaggio (1)** sono preferiti a quelli dei viaggi precedenti. Tuttavia i crediti derivanti da un unico contratto di arruolamento o di lavoro comprendente più viaggi concorrono tutti nello stesso **grado (2)** con i crediti dell'ultimo viaggio.

(1) *Il viaggio in corso o appena terminato al momento in cui viene esercitato il privilegio. Se la nave è in disarmo, ulti-*

mo viaggio è quello compiuto prima della messa in disarmo.

(2) *V. sub art. 550 c.n.*

*Si afferma il principio generale della preferenza - in base ad un criterio temporale - dei crediti sorti nell'ultimo viaggio rispetto a quelli sorti precedentemente, ad eccezione dei crediti derivanti da un unico contratto di arruolamento o lavoro a bordo. La "ratio" è quella di riconoscere che il credito sorto posteriormente avvantaggia tutti i creditori anteriori, contribuendo alla conservazione della nave e alla salvezza della spedizione (quia salvam fecerunt totius pignoris causam). L'eccezione trova invece la sua ragion d'essere in motivazioni di ordine pratico che si presentano nel caso di arruolamento a tempo (comprendente più viaggi) in cui la retribuzione divenga esigibile in corso di viaggio: si vuole evitare che la parte della stessa che si riferisce al viaggio precedente venga posposta ai crediti sorti nell'ultimo viaggio. (Cfr. BERLINGIERI F., *I diritti di garanzia*, cit., 54 ss.).*

556. GRADUAZIONE DEI PRIVILEGI.

I crediti relativi ad un medesimo viaggio sono privilegiati nell'ordine in cui sono collocati nell'articolo 552.

I crediti compresi in ciascuno dei numeri dell'articolo 552 concorrono fra loro, in caso di insufficienza del prezzo, in proporzione del loro ammontare.

Tuttavia, **nel caso indicato dal comma precedente (1)**, le indennità per danni alle persone, previste nel numero 5 di detto articolo, hanno preferenza sulle indennità per danni alle cose, nello stesso numero previste.

I crediti indicati nei numeri 4 e 6, in ciascuna delle rispettive categorie, sono graduati con preferenza nell'ordine inverso delle date in cui sono sorti.

I crediti dipendenti dal medesimo avvenimento si reputano sorti contemporaneamente.

(1) *Nel caso cioè di creditori che concorrono su un ammontare insufficiente.*

I crediti relativi ad un medesimo viaggio sono privilegiati secondo l'ordine di elencazione di cui all'art. 552. (LEFEBVRE A.— PESCATORE G.— TULLIO L., Manuale, cit., 687).

I crediti di pari grado ricompresi in ciascuno dei numeri previsti all'art. 552, e quindi appartenenti alla stessa categoria, concorrono tra loro, in caso di insufficiente ammontare, in misura proporzionale ("pari passu").

Un'eccezione al principio proporzionale è prevista al comma 3 dell'articolo in esame, con riferimento alle indennità per danni alle persone (di cui al n. 5 dell'art. 552), le quali sono preferite a quelle per danni alle cose, per urto o altri sinistri della navigazione, a quelle per danni alle opere dei porti, bacini e vie navigabili e a quelle per perdite o avarie del carico o dei bagagli.

Altra eccezione è contenuta al quarto comma dell'articolo in esame, secondo il quale i crediti concernenti il salvataggio o la contribuzione in avaria comune (art. 552 n. 4), nonché quelli relativi ai contratti stipulati o alle obbligazioni contratte dal comandante nell'esercizio dei suoi poteri legali per la conservazione della nave o la continuazione del viaggio (art. 552 n. 6), vengono graduati nell'ordine cronologico inverso rispetto alla data della loro nascita, e quindi quelli sorti posteriormente sono preferiti a quelli sorti in precedenza.

GIURISPRUDENZA

Anche dopo le modifiche in tema di privilegi introdotte dalla l. 29 luglio 1975 n. 426, i privilegi previsti dal codice della navigazione vanno collocati con priorità rispetto a quelli previsti dal codice civile, e in particolare a quelli indicati dall'art. 2777 c.c. (Cass. civile, sez. I, 11 novembre 1982, n. 5954, *INPS c. Fallimento società marittima Melloni*, in *Giur. it.* 1983, I, 1, 1671 e in *Dir. mar.* 1984, 64, con nota di FONTANA A., *Credito per retribuzione, credito per contributi previdenziali e graduazione dei rispettivi privilegi*, cit., 64).

557. ESERCIZIO DEL PRIVILEGIO SULLA NAVE E SUL NOLO.

I crediti privilegiati **seguono la nave (1)** presso il **terzo proprietario (2)**. Il privilegio sul nolo può essere esercitato finché il nolo è dovuto ovvero la somma si trova presso il comandante o il raccomandatario.

(1) *I crediti possono quindi essere esercitati anche contro i terzi proprietari della nave.*

(2) *Soggetto estraneo al rapporto obbligatorio intercorrente tra il debitore e il creditore.*

L'articolo in oggetto sancisce il diritto di seguito (ius sequelae), ossia il potere di esercitare il privilegio sulla nave anche se la proprietà del bene è, nel frattempo, passata a terzi. Con riferimento al secondo comma, è controverso se i privilegi sul nolo abbiano carattere reale, dal momento che non possono più esercitarsi se la somma passa in mano a terzi che non siano il comandante o il raccomandatario.

GIURISPRUDENZA

Con riguardo al pagamento di un credito dell'INPS per contributi previdenziali relativi all'equipaggio di una nave, che sia stato effettuato dall'acquirente del natante, l'esperibilità di azione revocatoria, a seguito del fallimento del venditore, postula che detto pagamento sia riferibile a quest'ultimo in quanto eseguito per suo conto, e, pertanto, resta esclusa ove risulti che il compratore abbia provveduto non con parte del prezzo, ma con denaro proprio e nel proprio interesse, in relazione all'assoggettamento della nave al privilegio di cui agli artt. 552 e 557 c.n. ed alla sua corresponsabilità, ai sensi dell'art. 2560 c.c., in qualità di cessionario dell'azienda ([Cass. civile, sez. I, 28 ottobre 1988, n. 5857](#) e n. 5858, *INPS c. Società compagnia navigazione Mediterranea*, in *Giust. civ. Mass.* 1988, fasc. 10).

558. ESTINZIONE DEI PRIVILEGI.

I **privilegi** si estinguono, oltre che per la estinzione del credito, con lo spirare del termine di un anno, ad eccezione di quelli riguardanti i crediti indicati nell'articolo 552, n. 6, i quali si estinguono alla scadenza del termine di centottanta giorni.

Il termine decorre per i privilegi dei crediti per assistenza o salvataggio dal giorno in cui le operazioni sono terminate; per i privilegi delle indennità dovute in seguito ad urto o ad altri sinistri nonché di quelle per lesioni personali, dal giorno in cui il danno è stato prodotto; per il privilegio relativo alla perdita o alle avarie del carico o dei bagagli, dal giorno della riconsegna o da quello in cui la riconsegna avrebbe dovuto aver luogo; per il privilegio dei crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite dal comandante per la conservazione della nave o per la continuazione del viaggio, dal giorno in cui il credito è sorto; per il privilegio derivante dal contratto di arruolamento o di lavoro dal giorno dello sbarco del componente dell'equipaggio nel porto di assunzione, successivamente all'estinzione del contratto. In tutti gli altri casi, il termine decorre dal giorno della esigibilità del credito.

La facoltà di chiedere anticipi o acconti non ha per effetto di far considerare come esigibili i crediti di cui al n. 2 dell'articolo 552.

I termini suddetti **sono sospesi (1)** finché la **nave** gravata di privilegi non abbia potuto essere sequestrata o **pignorata (2)** nelle acque territoriali della Repubblica; ma tale sospensione non può oltrepassare i tre anni dal giorno in cui il credito è sorto.

(1) Secondo parte della dottrina (BERLINGIERI F., *I diritti*, cit., 416) il legislatore italiano sarebbe incorso in un "lapsus" usando il termine "sospensione" anziché "proroga" dal momento che

ha previsto che la sospensione (recte, proroga) non può superare i tre anni.

(2) V. art. 643 ss. c.n.

Stante la caratteristica inerenza del privilegio al credito, l'estinzione totale di quest'ultimo determina automaticamente il venir meno del privilegio.

*Il presente articolo stabilisce che i privilegi si estinguono generalmente con lo spirare del termine (di decadenza e quindi non soggetto ad interruzione) di un anno, ad eccezione di quelli riguardanti i crediti derivanti da contratti stipulati o da operazioni eseguite dal comandante in virtù dei suoi poteri legali, per le esigenze della conservazione della nave o per la continuazione del viaggio, i quali si estinguono invece alla scadenza del termine più breve di 180 giorni. (Così per tutti BERLINGIERI F., *I diritti*, cit., 405 s.).*

La fissazione di un termine di estinzione relativamente breve ha lo scopo di assicurare la protezione del credito ipotecario.

Con riferimento alla decorrenza del termine, è stato accolto il principio generale secondo cui esso inizia a decorrere dal giorno dell'esigibilità del credito, salvo per le categorie di crediti espressamente individuate al secondo comma dell'articolo in esame, per i quali è stato individuato un diverso "dies a quo".

Allorché il debitore corrisponda acconti o anticipi su quanto dovuto, ciò non comporta l'effetto dell'automatica esigibilità del restante credito.

*Il legislatore, prevedendo all'ultimo comma dell'art. 558, che i termini restano sospesi fino a quando la nave gravata non abbia potuto essere sequestrata o pignorata nelle acque territoriali italiane (perché evidentemente non è entrata in alcun porto), dimostra di non riconoscere altro mezzo di sospensione oltre quello del sequestro conservativo o del pignoramento, con i quali viene data attuazione alla garanzia. (Così per tutti BERLINGIERI F., *I diritti*, cit., 415 ss.).*

GIURISPRUDENZA

Il creditore privilegiato ha, per il solo fatto dell'esistenza del privilegio, diritto a procedere al sequestro conservativo della nave gravata dal privilegio, senza dover provare l'esistenza di un pericolo di perdere la garanzia del credito (Trib. Trieste 10 marzo 1958, in *Dir. mar.* 1959, 208 e in *Assic.* 1958, II, 314).

Il sequestro conservativo della nave gravata da privilegio ha la funzione non tanto di garantire il creditore dal pericolo di irrealizzazione del credito quanto piuttosto di garantirgli la conservazione del privilegio e conseguentemente per la sua convalida è irrilevante la sussistenza del *periculum in mora* (Trib. Genova 4 aprile 1962, in *Dir. mar.* 1962, 615).

Il sequestro conservativo è misura per la conservazione del privilegio e non presuppone in tal caso il pericolo di perdere la garanzia del credito (Trib. Brindisi 1° dicembre 1962, in *Dir. mar.* 1965, 185).

Il termine di estinzione dei privilegi marittimi nel caso di alienazione volontaria della nave è impedito soltanto dal sequestro conservativo o dal pignoramento della stessa (Cass. 3 marzo 1965, n. 347, in *Foro it.* 1965, I, 776; in *Giur. it.* 1965, I, 1, 744, con nota di TARANTO; in *Prev. soc.* 1965, 397, con nota di PIERINI; in *Giust. civ.* 1965, I, 1166; in *Foro pad.* 1965, I, 406; in *Dir. mar.* 1965, 404, con nota di BERLINGIERI).

In caso di ammissione dell'armatore a concordato preventivo seguito da fallimento, il decreto di ammissione al concordato e la sentenza di fallimento impediscono il verificarsi delle cause di estinzione dei privilegi previste dagli artt. 558 e 559 c.n. ([Cass. civile, sez. I, 5 agosto 1995, n. 8622](#), *Soc. Telemar comp. gen. c. Fall. soc. Mediterraneo traghetti*, in *Dir. trasp.* 1996, 803, con nota di SCARDIGLI M., *Crediti della società concessionaria dell'impianto radiotelegrafico a bordo della nave e relativi privilegi*, 803 ss.).

Alle somme dovute dall'armatore alla Compagnia Generale Telemar S.p.A. - Società concessionaria dello Stato, che gestisce l'impianto, la manutenzione e l'esercizio delle stazioni radio a bordo delle navi - va riconosciuto il privilegio di cui all'art. 2758 c.c. (in relazione all'art. 1203 n. 6 c.c.) solo limitatamente alla quota del debito dell'armatore qualificabile come "tassa" - senza che possano rendersi operanti le cause di estinzione previste dagli artt. 558 e 559 c.n. - e non anche per la parte di debito attinente alle spese d'impianto, di noleggio delle apparecchiature, di manutenzione e di esercizio del servizio di bordo ([Cass. civile, sez. I, 5 agosto 1995, n. 8622](#), *Soc. Telemar comp. gen. c. Fall. Traghetti del Mediterraneo*, in *Giust. civ. Mass.* 1995, 1489). (Cfr. SCARDIGLI M., *Crediti della società*

concessionaria dell'impianto radiotelegrafico a bordo della nave e relativi privilegi, supra cit., 803 ss.).

In caso di ammissione dell'armatore a concordato preventivo seguito da fallimento il decreto di ammissione al concordato e la sentenza di fallimento impediscono il verificarsi delle cause di estinzione dei privilegi previste dagli art. 558 e 559 c. nav. (Cass. Civile, sez. I, 05 agosto 1995, n. 8622, *Soc. Telemar comp. gen. c. Fall. soc. Mediterraneo traghetti*, in *Dir. trasporti* 1996, 803, nota di SCARDIGLI).

Il decreto di ammissione al concordato preventivo e la sentenza dichiarativa del fallimento costituiscono atti equivalenti all'esercizio delle azioni esecutive e cautelari, per cui impediscono il decorso dei termini degli artt. 558 e 559 c.n. ([Cass. civile, sez. I, 5 agosto 1995, n. 8622](#), *Soc. Telemar c. Fall. soc. Traghetti Mediterraneo*, in *Dir. mar.* 1996, 386, con nota di IMPRODA).

Ai crediti per le somme dovute dall'armatore alla Telemar - società concessionaria dello Stato per la gestione degli impianti di manutenzione e l'esercizio delle stazioni radio a bordo delle navi - va riconosciuto il privilegio di cui all'art. 2758 c.c. (in relazione al precedente art. 1203 n. 6, stesso codice) nei limiti della sola quota del debito dell'armatore qualificabile come tassa (senza che, in contrario, rilevino le disposizioni in tema di cause di estinzione di cui agli art. 558 e 559 c.n.), e non anche in relazione alla parte di debito relativo alle spese di impianto, noleggio delle attrezzature, manutenzione ed esercizio del servizio di bordo. La natura di tassa dei predetti crediti non muta, difatti, per il fatto che essi vanno a comporre, insieme con altri elementi, gli introiti lordi sui quali è calcolato il canone annuo di concessione ex art. 14 D.P.R. n. 900 del 1982 (rimanendo pur sempre presente, nell'ambito di tale canone complessivo, la specificità della componente tributaria che, per la sua natura, rimane legittimamente assistita dal privilegio "de quo"), né spiega influenza la circostanza che i rapporti tra Amministratore e concessionario da una parte, e concessionario ed armatore dall'altra, rivestano carattere di autonomia, poiché, anche a non voler ravvisare nella società concessionaria la figura del sostituto di imposta (ex art. 64 D.P.R. n. 600 del 1973), da ciò non potrebbe legittimamente trarsi la conseguenza della inapplicabilità, alla fattispecie, del disposto di cui all'art. 1203 n. 3 c.c., condizionato, invece, "quoad effectum", alla sola circostanza che il "solvens" sia tenuto per altri al pagamento del debito ed abbia interesse a soddisfarlo ([Cass. civile, sez. I, 22 maggio 1998, n. 5122](#), *Soc. Telemar c. Soc. Pibimare nav.*, in *Giust. civ. Mass.* 1998, 1108).

559. ALTRE CAUSE D'ESTINZIONE DEI PRIVILEGI.

I privilegi sulla nave si estinguono altresì:

- a) con il decreto di cui all'articolo 664 nel caso di vendita giudiziale della nave;
 - b) col decorso del termine di sessanta giorni nel caso di alienazione volontaria.
- Questo termine decorre dalla data della trascrizione dell'atto di alienazione, se la nave si trova al tempo della trascrizione nella circoscrizione dell'ufficio in cui è iscritta, e dalla data del suo ritorno nella detta circoscrizione, se la trascrizione dell'alienazione è fatta quando la nave è già partita.

In caso di vendita forzata della nave, i privilegi si estinguono in virtù del decreto del giudice dell'esecuzione di trasferimento della nave all'aggiudicatario.

In caso di vendita volontaria, l'estinzione si determina a seguito del decorso del termine di sessanta giorni. Tale termine decorre dalla data della trascrizione dell'atto di alienazione, se la nave, al momento della trascrizione, si trova nel compartimento nel quale è iscritta, mentre se la pubblicità ha luogo dopo la sua partenza, il termine decorre dalla data del suo ritorno nella circoscrizione dell'ufficio in cui è iscritta. (CAGETTI D., Ancora sul termine di decorrenza dei privilegi per crediti privilegiati, in Riv. dir. nav. 1963, II, 91 ss.).

La normativa posta dall'art. 559 c.n. non trova applicazione nel caso di vendita della nave a stranieri, che comporta il mutamento di nazionalità della nave e la sottoposizione della stessa alla legge dello Stato di cui acquista la nazionalità. (GIULIANO M., Legge regolatrice dei privilegi marittimi e mutamento di nazionalità della nave, in Riv. dir. internaz. priv. proc., 1966, 433 ss.; BALESTRA N., Legge regolatrice dei privilegi sulla nave in caso di mutamento della nazionalità, in Riv. dir. nav. 1971, 31 ss.).

GIURISPRUDENZA

In caso di alienazione consensuale di nave gravata da privilegio il creditore privilegiato, privo di titolo esecutivo, per impedire che la garanzia si estingua col decorso del termine sancito nell'art. 559, lett. b), c.n., è pertanto tenuto a chiedere il sequestro conservativo della nave medesima, la concessione del quale non è subordinata alla prova dell'insolvenza del debitore (Cass. 3 marzo 1965, n. 347, in *Foro it.* 1965, I, 776; in *Giur. it.* 1965, I, 1, 744, con nota di TARANTO; in *Prev. soc.* 1965, 397, con nota di PIERINI; in *Giust. civ.* 1965, I, 1166; in *Foro pad.* 1965, I, 406; in *Dir. mar.* 1965, 404, con nota di BERLINGIERI).

In caso di ammissione dell'armatore a concordato preventivo seguito da fallimento, il decreto di ammissione al concordato e la sentenza di fallimento impediscono il verificarsi delle cause di estinzione dei privilegi previste dagli art. 558 e 559 c. n. ([Cass. civile, sez. I, 5 agosto 1995, n. 8622](#), *Soc. Telemar comp. gen. c. Fall. soc. Mediterraneo traghetti*, in *Dir. trasp.* 1996, 803, con nota di SCARDIGLI).

Il decreto di ammissione al concordato preventivo e la sentenza dichiarativa del fallimento costituiscono atti equivalenti all'esercizio delle azioni esecutive e cautelari, per cui impediscono il decorso dei termini degli artt. 558 e 559 c.n. ([Cass. civile, sez. I, 5 agosto 1995, n. 8622](#), *Soc. Telemar c. Fall. soc. Traghetti Mediterraneo*, in *Dir. mar.* 1996, 386, con nota di IMPRODA).

Ai crediti per le somme dovute dall'armatore alla Telemar - società concessionaria dello Stato per la gestione degli impianti di manutenzione e l'esercizio delle stazioni radio a bordo delle navi - va riconosciuto il privilegio di cui all'art. 2758 c.c. (in relazione al precedente art. 1203 n. 6, stesso codice) nei limiti della sola quota del debito dell'armatore qualificabile come tassa (senza che, in contrario, rilevino le disposizioni in tema di cause di estinzione di cui agli art. 558 e 559 c.n.), e non anche in relazione alla parte di debito relativo alle spese di impianto, noleggio delle attrezzature, manutenzione ed esercizio del servizio di bordo. La natura di tassa dei predetti crediti non muta, difatti, per il fatto che essi vanno a comporre, insieme con altri elementi, gli introiti lordi sui quali è calcolato il canone annuo di concessione ex art. 14 D.P.R. n. 900 del 1982 (rimanendo pur sempre presente, nell'ambito di tale canone complessivo, la specificità della componente tributaria che, per la sua natura, rimane legittimamente assistita dal privilegio "de quo"), né spiega influenza la circostanza che i rapporti tra Amministratore e concessionario da una parte, e concessionario ed armatore dall'altra, rivestano carattere di autonomia, poiché, anche a non voler ravvisare nella società concessionaria la figura del sostituto di imposta (ex art. 64 D.P.R. n. 600 del 1973), da ciò non potrebbe legittimamente trarsi la conseguenza della inapplicabilità, alla fattispecie, del disposto di cui all'art. 1203 n. 3 c.c., condizionato, invece, "quoad effectum", alla sola circostanza che il "solvens" sia tenuto per altri al pagamento del debito ed abbia interesse a soddisfarlo ([Cass. civile, sez. I, 22 maggio 1998, n. 5122](#), *Soc. Telemar comp. gen. c. Fall. Traghetti del Mediterraneo*, in *Giust. civ. Mass.* 1995, 1489 e 1998, 1108).

560. NAVE ESERCITATA DA ARMATORE NON PROPRIETARIO.

Le disposizioni di questo capo non si applicano nel caso che la nave sia esercitata da un armatore non proprietario, che ne abbia acquistata la disponibilità in seguito ad un atto illecito, quando il creditore sia di ciò a conoscenza.

In materia di privilegi marittimi la persona del debitore è normalmente indifferente. I privilegi gravano sulla nave anche se il debitore non ne sia proprietario, con conseguente estensione della garanzia nei confronti di chi, pur non essendo il proprietario, ne dispone in virtù di un contratto di utilizzazione. La "ratio" di tale estensione va ricercata nella circostanza che il proprietario, consentendo ad altri soggetti di esercitare la nave, deve permetterne anche un impiego a garanzia di crediti nascenti durante il suo uso (e a ragione di esso).

L'art. 560 tuttavia precisa che le disposizioni sui privilegi non si applicano alla nave esercitata da un armatore non proprietario, che ne abbia acquistato la disponibilità in base ad un atto illecito, quando il creditore sia a conoscenza di tale circostanza, e quindi non sia in buona fede. La norma trae origine dalla Convenzione di Bruxelles del 1926, la quale ne esclude l'applicazione nel caso in cui "le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi" (art. 13)

Sezione III

Dei privilegi sulle cose caricate

561. PRIVILEGI SULLE COSE CARICATE.

Sono privilegiati sulle cose caricate:

- 1) le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle cose o per il processo di esecuzione;
- 2) i **diritti doganali (1)** dovuti sulle cose nel luogo di scaricazione;
- 3) le **indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio (2)** e le somme dovute per **contribuzione alle avarie comuni (3)**;
- 4) i crediti derivanti da contratto di trasporto, comprese le spese di scaricazione e il fitto dei magazzini nei quali le cose scaricate sono depositate;
- 5) le somme di capitale e di interessi dovute per le obbligazioni contratte dal comandante sul carico nei casi previsti nell'articolo 307.

I crediti indicati nei numeri precedenti sono preferiti a quelli garantiti da **pegno (4)** sulle cose caricate.

(1) *Diritti di monopolio, imposte e sovrimeposte che la dogana è tenuta a riscuotere per legge in relazione alle operazioni doganali.*

(2) *V. sub art. 552 c.n. V. anche art. 489 c.n.*

(3) *V. sub art. 552 c.n.*

(4) *Diritto reale concesso al creditore dal debitore o da un terzo a garanzia di*

un credito; il bene su cui è costituito il pegno viene così destinato al soddisfacimento del creditore qualora il debitore non adempia ai propri obblighi. In caso di inadempimento del debitore, il creditore pignoratizio si soddisferà sul bene a preferenza degli altri creditori, anche se la cosa sia passata in proprietà a terzi. Il pegno è quindi una causa legittima di prelazione V. art. 2787 c.c.

Il privilegio previsto al n. 1 dell'articolo in esame è relativo alle spese di giustizia dovute allo Stato o effettuate nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle merci o per il processo di esecuzione.

I diritti doganali dovuti sulle cose, previsti al n. 2, sono definiti dall'art. 7 legge doganale 25 settembre 1940, n. 1424.

Il privilegio posto al n. 3, relativo alle indennità e ai compensi di assistenza e salvataggio, non è più riferito (come nel codice di commercio abrogato, art. 671, n. 2) all'ultimo viaggio, dal momento che la durata dei privilegi sulle merci – a differenza di quelli sulla nave e sul nolo – non è connessa al viaggio, bensì alla permanenza delle stesse a bordo.

Il privilegio di cui al n. 4, sorgendo a garanzia dei crediti derivanti dal contratto di trasporto, non assiste il credito del locatore e del noleggiatore (a tempo e a viaggio).

Il privilegio di cui al n. 5 assiste il credito per le somme di capitale ed interessi dovute in dipendenza delle obbligazioni contratte dal comandante sul carico, quando questi proceda alla vendita o al pegno del carico stesso per procurarsi il denaro necessario per provviste o altri urgenti bisogni della nave.

In deroga a quanto previsto dall'art. 2748, primo comma, c.c., i crediti privilegiati sulle cose caricate su navi sono preferiti a quelli garantiti da pegno sulle cose stesse.

GIURISPRUDENZA

Il privilegio di cui all'art. 561, n. 5, "è una causa di prelazione speciale cui si connette un diritto di ritenzione, ma per la conservazione di tale diritto è necessaria la costanza di un rapporto di detenzione del carico cosicché, nel caso di scaricazione, è soggetto ad un breve (15 giorni) termine di estinzione, e per di più il vettore è sfornito di un diritto di seguito (*ius sequelae*) di fronte ai terzi" (Trib. Genova 17 maggio 1966, in *Riv. dir. internaz. priv. proc.*, 1966, 581 e in *Dir. mar.* 1966, 310).

In tema di assistenza e salvataggio della nave - al di fuori dell'ipotesi in cui l'armatore abbia stipulato un contratto di soccorso in nome proprio o il comandante abbia stipulato un analogo contratto in nome e per conto dell'armatore da lui rappresentato - vanno distinte, nell'entità totale del debito dell'armatore per le spese di soccorso, due componenti: una costituita dall'obbligazione remuneratoria correlata al soccorso della nave, della quale egli solo è tenuto a rispondere; un'altra, rappresentata dal coacervo delle obbligazioni remuneratorie inerenti al carico, in relazione alla quale concorrono la responsabilità dell'armatore, da una parte, e le responsabilità tra loro distinte e separate degli aventi diritto alle cose trasportate, dall'altra. In relazione alla seconda componente trova applicazione, in ordine a ciascuno dei rapporti configurabili tra l'armatore ed i singoli interessati al carico, il criterio della solidarietà tra i condebitori, ricorrendo i presupposti dell'identità della prestazione e dell'insorgenza dell'obbligazione dal medesimo fatto giuridico o da fattispecie diverse, ma tra loro collegate da un nesso che le fa configurare come un complesso unitario. Resta, invece, esclusa la solidarietà tra i diversi interessati alle merci, nei rapporti interni tra loro, attesa l'indipendenza e la non comunicabilità delle loro rispettive posizioni ([Cass. civile, sez. I, 9 settembre 1996, n. 8167, Barretta c. Enel](#), in *Giust. civ. Mass.* 1996, 1268).

562. SURROGAZIONE DELLE INDENNITÀ ALLE COSE CARICATE.

Se le cose caricate sono perite o deteriorate, le somme dovute per **indennità della perdita o delle avarie (1)**, comprese quelle dovute dagli assicuratori, sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati indicati nell'articolo precedente, a meno che le somme medesime vengano impiegate per riparare la perdita o le avarie.

(1) *Le somme dovute a titolo risarcitorio e quelle dovute per contribuzione alle avarie comuni (v. sub art. 552).*

A differenza di quanto disposto per il privilegio sulla nave dall'ultimo comma dell'art. 553 c.n., le somme dovute, anche dagli assicuratori, per indennità per perdita e avaria sono vincolate al pagamento dei crediti privilegiati sulle cose caricate.

Le indennità per perdita o avaria sono escluse dal vincolo allorché vengano impiegate per riparare le avarie.

L'estensione della garanzia alle indennità della perdita e delle avarie con riguardo ai privilegi sulle cose caricate costituisce un'ulteriore conferma della "ratio" che ha ispirato l'opposta disciplina applicabile ai privilegi sulla nave, in quanto – come precisa la Relazione al codice della navigazione (n. 369) – "per le cose caricate non ricorre la ragione che tale esclusione giustifica per i creditori privilegiati sulla nave e sul nolo", ossia la tutela dei creditori ipotecari.

563. GRADUAZIONE E CONCORSO DEI PRIVILEGI.

I crediti privilegiati sulle cose caricate prendono **grado (1)** nell'ordine nel quale sono collocati nell'articolo 561.

I crediti indicati nei numeri 3 e 5 sono graduati, in ciascuna delle rispettive categorie, nell'ordine inverso delle date nelle quali sono sorti.

I crediti indicati negli altri numeri sono graduati, in ciascuna delle rispettive categorie, nell'ordine inverso delle date solo quando sono sorti in porti diversi.

(1) *V. sub art. 550 c.n.*

La graduazione dei privilegi sulle cose caricate avviene secondo l'ordine in cui questi sono elencati nell'art. 561 c.n.

Non si applica, quindi, in questo caso, il criterio della graduazione per viaggio essendo i crediti tutti relativi al medesimo viaggio (Relazione al codice della navigazione, n. 369): le merci possono infatti trovarsi a bordo per un periodo più breve rispetto alla durata di un viaggio o per un periodo più lungo, che ecceda la fine del viaggio stesso.

564. ESTINZIONE DEI PRIVILEGI.

I privilegi sulle cose caricate si estinguono se il creditore non intima opposizione al comandante ovvero **non esercita l'azione (1)** entro quindici giorni dalla scaricazione e prima che le cose scaricate siano passate legittimamente a terzi.

(1) È discusso in dottrina se l'espressione "non esercita l'azione" si riferisca all'esecuzione di un sequestro conservativo (o di un pignoramento) oppure sia sufficiente la notifica di una citazione, quale atto introduttivo di un giudizio. (Per la

tesi restrittiva v. BERLINGIERI F., *I diritti*, cit., 426; GAETA D., *I privilegi marittimi ed aeronautici*, in *Riv. dir. nav.*, 1953, I, 133; SCARDIGLI M., *Privilegio (diritto della navigazione)*, in *Enc. dir.*, XXXV/1986, 733).

I privilegi sulle cose caricate (art. 561 ss. c.n.) si estinguono dopo che siano decorsi inutilmente 15 giorni dalla loro scaricazione dalla nave. Per evitare tale estinzione, il creditore privilegiato deve intimare un'opposizione al comandante oppure promuovere un'azione prima che detto termine sia scaduto, a meno che nel frattempo la merce non sia già passata nella libera disponibilità di terzi in buona fede (ossia che ignorino la sussistenza del privilegio) sulla base di un titolo valido a trasferire la proprietà della cosa.

GIURISPRUDENZA

Poiché il destinatario della merce trasportata, possessore della polizza di carico non può essere considerato un terzo, la consegna della merce in suo favore non opera l'estinzione del privilegio ai sensi dell'art. 564 c.n. (Trib. Venezia 13 ottobre 2005, *Soc. Navimed Italia c. Soc. Dall'Era*, in *Dir. mar.*, 2007, 1241 ss.).

CAPO II

Della ipoteca

565. CONCESSIONE DI IPOTECA SU NAVE.

Sulla nave può solo concedersi **ipoteca volontaria (1)**.

La concessione d'ipoteca deve farsi, sotto pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata, contenente la specifica indicazione degli **elementi di individuazione della nave (2)**.

(1) *Diritto reale di garanzia nascente da contratto o da dichiarazione unilaterale di volontà del richiedente, concesso dal debitore o da un terzo su un bene, a garanzia di un credito, che attribuisce al creditore il potere di espropriare il bene*

e di essere soddisfatto con preferenza sul prezzo ricavato. V. art. 262 s. c.n.

(2) *Sono elementi di individuazione della nave la stazza lorda e netta, il nome o numero (art. 137, 3° comma, c.n.).*

*L'ipoteca svolge una funzione di garanzia in quanto ha lo scopo di rendere più sicura la realizzazione del credito garantito. (V. SPASIANO E., *Ipoteca navale e aeronautica*, in *Enc. dir.* XXII/1972, 873; DE MARCHI, *L'ipoteca navale: considerazioni e raffronti con l'ipoteca a immobiliare*, in *Vita not.* 1987, 63; RIGHETTI E., *Ipoteca navale ed aeronautica*, in *Dig. comm.* VII/1992, 535).*

*L'affermazione contenuta nel primo comma, in base al quale può concedersi solo ipoteca volontaria (con conseguente esclusione di ipoteca legale e giudiziale), implica - in mancanza di una espressa normativa speciale - l'applicabilità di tutte le norme specificamente dettate dal diritto comune per l'ipoteca volontaria (MARINI R., *Sul principio della volontarietà dell'ipoteca navale*, in *Trasp.* 68/1996, 91 ss.).*

*La concessione di ipoteca deve avvenire, a pena di nullità, per atto pubblico o scrittura privata. Poiché agli effetti della successiva domanda di pubblicità (trascrizione dell'ipoteca) si richiedono i documenti previsti dall'art. 2839 c.c., tra i quali il titolo costitutivo redatto - in caso di scrittura privata - nelle forme di cui all'art. 2835 c.c., occorre che le firme della scrittura privata siano autenticate da pubblico ufficiale o comunque giudizialmente accertate. (PESCATORE G., *La pubblicità dell'ipoteca navale e aeronautica*, in *Riv. not.* 1947, 248).*

*Il secondo comma, nel richiedere - sempre a pena di nullità - l'indicazione nell'atto costitutivo dell'ipoteca, degli elementi di individuazione della nave, non si applica alla nave in costruzione (MARINI R., *Note in tema di ipoteca su nave in costruzione*, in *Dir. mar.* 1998, 927).*

GIURISPRUDENZA

È consentito garantire con ipoteca navale, in luogo dell'ipoteca immobiliare prevista dall'art. 2410, n. 1, c.c., l'emissione di obbligazioni per somma eccedente il capitale versato ed esistente secondo l'ultimo bilancio di una società per azioni (App. Milano, 17 luglio 1957, in

Foro it. 1957, I, 1270; in *Foro pad.* 1957, I, 230; in *Banca, borsa tit. cred.*, 1957, II, 404; in *Dir. fall.* 1958, II, 571; in *Assic.* 1958, II, 28; in *Dir. mar.* 1957, 400).

Non è consentito garantire con ipoteca navale, in luogo dell'ipoteca immobiliare prevista dall'art. 2410, n. 1, c.c., l'emissione di obbligazioni per somma eccedente il capitale versato ed esistente secondo l'ultimo bilancio di una società per azioni (Trib. Milano 5 febbraio 1958, in *Foro it.* 1958, I, 631; in *Foro pad.* 1958, I, 278; in *Riv. not.* 1958, 275; in *Banca, borsa, tit. cred.* 1958, II, 147).

Il *maritime lien* sorto su una nave di bandiera degli Stati Uniti in un porto italiano non è regolato dalla legge italiana – e quindi non ha la preferenza su un *preferred ship mortgage* in applicazione dell'art. 575 c.n. – poiché per l'art. 6 c.n. i diritti di garanzia sono invece regolati dalla legge della bandiera (*Corte Distr. Fed. – Distr. Sud del Texas*, 19 febbraio 1960, in *Dir. mar.* 1962, 397).

La specificazione dell'entità della garanzia ipotecaria è indipendente dall'entità del credito garantito e pertanto, ove questa sia maggiore della prima, il debitore proprietario della nave gravata non può chiedere la riduzione della garanzia se non quando l'entità del credito sia diminuita al di sotto della entità della garanzia e non ne può chiedere la cancellazione se non quando l'intero credito sia stato soddisfatto (Trib. Genova 24 novembre 1966, in *Dir. mar.* 1966, 590).

Il terzo acquirente può chiedere la riduzione della garanzia ove dimostri che il maggiore credito (pur se non ad esso opponibile) è stato ridotto a somma inferiore (di un quinto) all'entità della garanzia o che egli ha pagato una cifra corrispondente ad almeno un quinto della somma iscritta. Può chiedere la cancellazione quando dimostra che ha pagato tutta la somma iscritta (Trib. Genova 24 novembre 1966, in *Dir. mar.* 1966, 590).

566. IPOTECA SU NAVE IN COSTRUZIONE.

L'ipoteca può essere concessa anche su nave in costruzione. Essa può essere validamente **trascritta (1)** dal momento in cui è presa nota della costruzione nel registro delle navi in costruzione.

(1) *La trascrizione è una forma di pubblicità avente carattere costitutivo in quanto comporta la nascita dell'ipoteca e la rende opponibile ai terzi.*

Si tratta di una eccezionale equiparazione – ai fini ipotecari – della nave in costruzione alla nave in senso stretto, la cui “ratio” va ricercata nell’esigenza di garanzia del credito. Per le navi in costruzione la pubblicità (trascrizione) deve essere sempre richiesta all’ufficio presso il quale è tenuto il registro delle navi in costruzione.

Per la individuazione di una nave in costruzione è richiesta l’indicazione del numero di iscrizione nel registro delle navi in costruzione.

GIURISPRUDENZA

Per quanto concerne le norme sull’urto di navi, non può considerarsi nave uno scafo d’acciaio, ancora incompleto, sprovvisto di paratie, di alberature, di fumaioli, di organi propulsivi, di ogni arredamento interno così come di ruolo d’equipaggio, di porto d’immatricolazione, di certificati di stazza e di equipaggio. Se è regola che una nave in costruzione destinata alla navigazione marittima viene assimilata ad una nave per quanto riguarda l’ipoteca e l’assicurazione marittima, è pur vero che questa è una regola eccezionale, destinata a favorire il credito marittimo e suscettibile soltanto di interpretazione restrittiva (sent. arb. 12 dicembre 1947, in *Dir. mar.* 1950, 666).

567. PUBBLICITÀ DELL'IPOTECA.

Per gli effetti previsti dal **codice civile (1)**, l'ipoteca su nave o su carati di nave deve essere resa pubblica mediante trascrizione nella matricola e annotazione sull'atto di nazionalità se trattasi di nave maggiore, e mediante trascrizione nel registro di iscrizione se trattasi di nave minore o di galleggiante.

L'ipoteca su nave in costruzione è resa pubblica mediante trascrizione nel registro delle navi in costruzione.

Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli **altri atti per i quali il codice civile richiede l'iscrizione (2)**.

(1) V. art. 2808 c.c.

(2) *Sono le fattispecie disciplinate dall'art. 2843 c.c. (cessione, surrogazione e altri atti dispositivi del credito).*

*La pubblicità ipotecaria ha carattere costitutivo del diritto reale di garanzia.
La trascrizione dell'ipoteca navale deve farsi nella matricola, se trattasi di navi maggiori, o nel registro di iscrizione, per le navi minori ed i galleggianti. Per le sole navi maggiori è altresì prevista l'annotazione sull'atto di nazionalità.
Per le navi in costruzione, la pubblicità è realizzata mediante trascrizione nel registro delle navi in costruzione.*

568. UFFICIO COMPETENTE.

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, o a quello presso il quale è tenuto il registro delle navi in costruzione.

Tuttavia per le navi maggiori la pubblicità può essere richiesta alle autorità indicate nell'articolo 251.

L'ufficio competente in materia di pubblicità è quello del luogo di iscrizione della nave o del galleggiante. Tuttavia, se trattasi di nave maggiore, la pubblicità può essere anche richiesta all'ufficio marittimo o consolare del porto nel quale si trova la nave (art. 251 c.n.).

569. DOCUMENTI PER LA PUBBLICITÀ DELL'IPOTECA.

Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve presentare all'ufficio competente i documenti previsti dall'articolo 2839 del codice civile.

La nota deve enunciare:

- a) il nome, il luogo e la data di nascita*, la nazionalità, il domicilio o la residenza e la professione del creditore e del debitore. Per le obbligazioni all'ordine o al portatore si applica inoltre il disposto degli articoli 2831, 2839 n. 1, del codice civile;
- b) il domicilio eletto dal creditore nel luogo nel quale è l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante;
- c) la indicazione del titolo, la sua data e il nome del pubblico ufficiale che lo ha ricevuto o autenticato;
- d) l'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione;
- e) gli interessi e le annualità che il credito produce;
- f) il tempo dell'esigibilità;
- g) gli elementi di individuazione della nave.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad una nave maggiore, il richiedente deve inoltre esibire l'atto di nazionalità, perché su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che tale esibizione non sia possibile, perché la nave si trova fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 255.

Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve presentare all'ufficio competente (v. articolo precedente) i documenti previsti dall'art. 2839 c.c. (titolo costitutivo), nonché una nota di trascrizione contenente gli elementi di cui all'articolo in esame (lett. a-g).

In base all'ultimo comma del presente articolo, se la pubblicità riguarda una nave maggiore, il richiedente deve altresì esibire l'atto di nazionalità perché sullo stesso possa essere fatta l'annotazione. Se però il richiedente non è in grado di esibire l'atto di nazionalità in quanto la nave si trova fuori dal porto di iscrizione, detto ufficio procede allora alla trascrizione sulla matricola e ne dà comunicazione telegrafica, a spese del richiedente, all'ufficio marittimo o consolare del porto nel quale la nave si trova o verso il quale è diretta, affinché vi sia eseguita l'annotazione sull'atto di nazionalità (art. 255, 2° comma, c.n.).

* V. l. 31 ottobre 1955, n. 1064

570. ESECUZIONE DELLA PUBBLICITÀ.

La pubblicità si esegue dall'ufficio nei modi stabiliti nell'articolo 256.

L'ufficio prende nota della domanda di pubblicità in un repertorio, trascrive il contenuto della nota nel registro di iscrizione della nave, facendovi menzione del giorno e dell'ora in cui la domanda viene presentata o gli viene trasmessa, e - per le navi maggiori - annota gli estremi della nota sull'atto di nazionalità (art. 256).

571. ORDINE DI PRECEDENZA E PREVALENZA DELLE TRASCRIZIONI.

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti nonché in caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, si applica il disposto dell'articolo 257.

Nel caso di concorso di più atti, la precedenza è determinata dalla data di trascrizione nella matricola, per le navi maggiori, o nel registro di iscrizione, per le navi minori ed i galleggianti.

Nell'ipotesi in cui vi sia discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, prevalgono le risultanze della prima (art. 257 c.n.).

GIURISPRUDENZA

La pubblicità degli atti relativi alla proprietà navale ha gli stessi effetti della trascrizione prevista dal codice civile e serve, soprattutto, come criterio di preferenza tra due o più acquirenti del medesimo dante causa (App. Genova 25 novembre 1953, in *Temi gen.*, 1953, 384.)

572. SURROGAZIONE DELL'INDENNITÀ ALLA NAVE.

Se la nave è perita o deteriorata, sono vincolate al pagamento dei crediti ipotecari, a meno che non vengano impiegate per riparare le avarie sofferte dalla nave:

- a) le indennità spettanti al proprietario per danni sofferti dalla nave;
- b) le somme dovute al proprietario per **contribuzione alle avarie comuni (1)** sofferte dalla nave;
- c) le **indennità** spettanti al proprietario **per assistenza o salvataggio (2)** quando l'assistenza o il salvataggio abbiano avuto luogo dopo la trascrizione dell'ipoteca e le somme non siano rimosse dal proprietario prima del pignoramento della nave;
- d) le **indennità di assicurazione (3)**.

(1) *V. sub art. 552.*

(2) *V. sub art. 552.*

(3) *Per la surrogazione dell'indennità di assicurazione alla nave perduta o deteriorata, cfr. Cass. civile 14 dicembre 1963,*

n. 3165, in *Riv. dir. nav.* 1964, II, 182, con nota di M. GRIGOLI, *Sull'applicabilità della tariffa all. A della legge di registro*; Cass. civile 16 gennaio 1968, n. 97, *ivi.* 1969, II, 146.

Sebbene l'articolo in esame – a differenza dell'art. 553 c.n. – ometta la qualificazione dei danni come “materiali”, le espressioni “indennità spettanti al proprietario per danni sofferti dalla nave” (lett. a) e “avarie comuni sofferte dalla nave” non possono non riferirsi ai danni materiali in quanto gli altri danni non sono sofferti dalla nave, ma dal proprietario.

L'articolo in esame – a differenza dell'art. 553 c.n. - identifica il soggetto creditore delle indennità e dei compensi nel proprietario della nave. Da ciò discende che le indennità per assistenza o salvataggio (lett. c) sono vincolate al pagamento dei crediti ipotecari solo quando soccorritore è il proprietario della nave, e non anche quando le spese siano state sostenute dal noleggiatore.

GIURISPRUDENZA

L'art. 572 c.n., con l'escludere l'operatività della surrogazione quando l'indennità assicurata viene impiegata per riparare l'avaria, non conferisce una preminenza sulla cosa riparata né sull'indennità assicurativa al credito di colui che ha effettuato le riparazioni per il corrispettivo di esse rispetto agli altri crediti verso il proprietario della cosa, all'infuori del privilegio previsto dall'art. 2756 c.c. L'impegno del liquidatore dell'avaria di effettuare il pagamento delle riparazioni mediante l'indennità assicurativa, anche se valido, non muta la natura del credito né attribuisce al creditore il diritto di soddisfarsi su tale indennità in via esclusiva (App. Venezia 16 settembre 1963, in *Dir. mar.*, 1964, 298, con nota di BERLINGIERI).

La clausola di vincolo, inserita in una polizza assicurazione corpi, mediante la quale l'assicuratore si obbliga a non riconoscere altri vincoli, a non liquidare alcun indennizzo se non in confronto e col consenso del vincolatario ed a pagare esclusivamente a questo l'importo della liquidazione del sinistro è del tutto coerente alla fattispecie configurata dagli artt. 572 c.n. e 2742 c.c. di cui tende a rafforzare il precetto e non pone invece un contratto a favore di terzi (App. Venezia 16 settembre 1963, in *Dir. mar.*, 1964, 298, con nota di BERLINGIERI).

La surrogazione stabilita dall'art. 572 c.n., non può operare in relazione al credito per la riparazione dei danni in relazione ai quali è stata liquidata l'indennità assicurativa (App. Venezia 16 settembre 1963, in *Dir. mar.*, 1964, 298, con nota di F. BERLINGIERI).

La dichiarazione fatta dal liquidatore dell'avaria di voler pagare il costo delle riparazioni mediante l'indennità assicurativa, non attribuisce alcun diritto al riparatore, in mancanza di un espresso consenso del beneficiario della indennità stessa (App. Venezia 16 settembre 1963, in *Dir. mar.*, 1964, 298, con nota di F. BERLINGIERI).

Gli artt. 2742 c.c. e 572 c.n. prevedono la surrogazione dell'indennità di assicurazione alla cosa perita o deteriorata, a garanzia – nei limiti da ciascuna delle due norme previste – dei crediti privilegiati pignoratizi e ipotecari, non già la diretta e immediata attribuzione dell'indennità stessa a favore dei titolari dei predetti crediti (Cass. 16 gennaio 1968, n. 97, in *Mass. Cass. civ.* 1968, 71).

Il vincolo sull'indennità assicurativa a favore del creditore avente ipoteca sulla nave, posto dall'art. 572 c.n., come quello più generale a favore del creditore ipotecario posto dall'art. 2742 c.c. conferisce al creditore ipotecario azione diretta contro l'assicuratore, privando l'assicurato della legittimazione ad agire contro quest'ultimo sino a concorrenza del valore economico del diritto del creditore ipotecario. La stessa situazione si verifica quando nella polizza di assicurazione della nave è inserita una clausola di vincolo dell'indennità assicurativa a favore del creditore ipotecario, prevedente che il pagamento dell'indennità assicurativa deve essere esclusivamente eseguito al creditore ipotecario o deve comunque essere da questo autorizzato (Trib. Genova, 4 settembre 1987, *Phryne Shipping Co. c. Unione mediterranea sicurtà e altro*, in *Assic.* 1988, II, 78)..

Il vincolo in polizza di pagamento dell'indennità assicurativa a favore del creditore ipotecario comporta la configurazione di un negozio sottoposto alla condizione sospensiva della verifica del sinistro coperto. Ai sensi degli art. 2742 c.c. e 572 c.n., nell'ipotesi di polizza di assicurazione sul corpo di una nave gravata da ipoteca, unico legittimato a reclamare l'indennità assicurativa è il creditore ipotecario, mentre il proprietario contraente può solo promuovere un'azione di accertamento del diritto all'indennità (Trib. Genova, 4 settembre 1987, *Phryne Shipping Co. c. Unione mediterranea sicurtà e altro*, in *Assic.* 1988, II, 78).

In presenza della clausola di vincolo a favore del creditore ipotecario, l'assicurato non è legittimato a chiedere all'assicuratore il pagamento dell'indennità, ma solo può proporre nei confronti di questo una domanda di accertamento del diritto all'indennità (Trib. Genova, 4 settembre 1987, *Phryne Shipping Co. c. Unione mediterranea sicurtà e altro*, in *Assic.* 1988, II, 78).

È legittimo l'intervento in grado di appello del creditore avente ipoteca sulla nave nella causa promossa dall'armatore-debitore contro gli assicuratori di questa per il pagamento dell'indennità di perdita totale. Nel caso di una nave, assicurata con clausola, apposta sulla polizza, di vincolo delle indennità a favore del creditore avente ipoteca sulla nave stessa, nel giudizio instaurato dall'armatore-debitore contro gli assicuratori per ottenere il pagamento dell'indennità di perdita totale, è necessario l'intervento del creditore ipotecario. Pertanto deve annullarsi la sentenza di primo grado che ha assolto gli assicuratori ritenendo, per la presenza della clausola di vincolo, la carenza di legittimazione dell'armatore-at-

tore, e rimettersi la causa al tribunale per l'integrazione del contraddittorio nei confronti del creditore ipotecario (App. Genova, 18 maggio 1991, *Phryne Shipping company c. Unione mediterranea Sicurtà e altro*, in *Assic.* 1992, II, 21).

La cosiddetta "appendice di vincolo" (in virtù della quale il finanziatore dell'acquisto di un bene assicurato ha diritto esclusivo di soddisfarsi sull'indennizzo assicurativo, qualora si verifichi il sinistro e finché sussista il suo credito) determina un collegamento negoziale tra il contratto di assicurazione e quello di finanziamento, i quali dunque, tranne nell'ipotesi di invalidità, sopravvenuta inefficacia o risoluzione di uno di essi, conservano la propria efficacia (nel caso di specie, la Corte ha ritenuto che l'assicurato fosse obbligato alla restituzione del finanziamento, non avendo l'assicuratore rispettato il "vincolo" nei rapporti col finanziatore) ([Cass. civile, sez. II, 21 giugno 1995, n. 7021](#), *Nazzaro c. Soc. Compass*, in *Banca borsa tit. cred.* 1996, II, 376, con nota di LENER e in *Riv. giur. circol. trasp.* 1996, 757).

573. ESTENSIONE DELL'IPOTECA AL NOLO.

L'ipoteca non si estende al **nolo (1)** se ciò non è stato espressamente convenuto.

(1) *V. sub art. 552.*

La mancata estensione dell'ipoteca al nolo (salvo che non sia convenuto diversamente) si spiega con la considerazione che il nolo non inerisce alla proprietà della nave, ma discende dal suo impiego.

574. GRADO DELL'IPOTECA.

L'ipoteca prende grado dal momento della trascrizione del registro di iscrizione della nave o del galleggiante.

In caso di concorso tra più atti resi pubblici, la precedenza è determinata dalla data di iscrizione nella matricola, per le navi maggiori o nel registro di iscrizione, per le navi minori ed i galleggianti. In caso di discordanza – per le navi maggiori – tra quanto indicato nelle matricole e le annotazioni sull'atto di nazionalità, ai sensi del precedente art. 571, prevalgono le risultanze dei registri.

575. GRADUAZIONE DELL'IPOTECA NEL CONCORSO CON I PRIVILEGI.

L'ipoteca prende grado dopo i privilegi indicati nell'articolo 552 ed è preferita ad ogni altro **privilegio generale o speciale (1).**

(1) V. artt. 548 e 2745 s. c.c.

*L'ipoteca prende grado dopo i privilegi sulla nave e sul nolo, elencati all'art. 552 c.n., ma è preferita ad ogni privilegio, generale o speciale, che non sia compreso tra quelli indicati nello stesso art. 552. È quindi preferita ad ogni privilegio generale o speciale di diritto comune. (BERLINGIERI F., *Creditori ipotecari e privilegiati: a chi la preferenza?*, in *Dir. tra-sp.* I/1988, 25).*

576. COLLOCAZIONE DEGLI INTERESSI.

Fermo per il rimanente il disposto dell'art. 2855 del codice civile, la collocazione degli interessi del credito ipotecario, di cui al secondo comma del predetto articolo, è limitata all'annata anteriore ed a quella in corso al giorno del **pignoramento (1)** della nave. Tuttavia le parti possono convenire che la collocazione si estende ad un'altra sola annualità d'interessi.

(1) È l'atto con cui ha inizio l'esecuzione forzata della nave. Consiste in un'ingiunzione rivolta al debitore di astenersi dal

compiere qualunque atto diretto a sottrarre la nave alla garanzia del credito.

La norma – in parziale deroga all'art. 2855 c.c. – limita la collocazione degli interessi del credito ipotecario all'annata anteriore e a quella in corso al giorno del pignoramento della nave. Le parti possono tuttavia convenire che la collocazione si estenda ad un'altra sola annualità di interessi. L'art. 2855 c.c. limita invece la collocazione degli interessi alle due annate anteriori e a quella in corso al giorno del pignoramento, ancorché sia stata pattuita l'estensione ad un maggior numero di annualità.

577. PRESCRIZIONE.

I diritti derivanti dalla concessione di ipoteca si prescrivono con il decorso di due anni dalla scadenza dell'obbligazione.

Stante il carattere di garanzia dell'ipoteca navale, il termine biennale di prescrizione dell'ipoteca decorre dalla scadenza dell'obbligazione garantita. Carattere fondamentale dell'ipoteca è infatti quello della accessorietà, cioè dell'inerenza dell'ipoteca al credito che garantisce.

GIURISPRUDENZA

Ai fini della cancellazione di ipoteca navale iscritta a favore del portatore di una cambiale, è sufficiente il consenso dell'ultimo giratario, anche in assenza di girata autentica, specie se sia compiuta la prescrizione prevista dall'art. 577 c.n. (Trib. Genova 21 giugno 1956, in *Foro it.* 1956, I, 1782 e in *Banca, borsa, tit. cred.*, 1956, II, 561).

L'inderogabilità del regime legale della prescrizione non esclude la liceità della proroga della scadenza dell'obbligazione e tale proroga ha l'effetto di spostare la decorrenza della prescrizione dell'ipoteca aeronautica, prevista dall'art. 577 c.n., richiamato dall'art. 1037 c.n. (Trib. Roma, 18 ottobre 1985, *Istituto credito casse risparmio italiane c. Aerolinee Itavia*, in *Dir. mar.* 1986, 942).

L'art. 577 c.n., che disciplina la prescrizione dell'ipoteca navale, richiamato per l'ipoteca aeronautica dall'art. 1037 c.n., non è in contrasto con la normativa uniforme contenuta nella convenzione di Ginevra 19 giugno 1948 sul riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili, che non regola compiutamente le vicende estintive dell'ipoteca. La proroga della scadenza del credito garantito da ipoteca navale o aeronautica non influisce sulla decorrenza della prescrizione dell'ipoteca, che deve essere sempre riferita alla scadenza originaria del credito (App. Roma, 19 gennaio 1988, *Aerolinee Itavia c. ICCRI*, in *Dir. mar.* 1989, 188).

Data di pubblicazione: 1 giugno 2009