

Commento di Francesca Pellegrino

TITOLO IV Dei privilegi e della ipoteca

CAPO I Dei privilegi

1022. PREFERENZA DEI PRIVILEGI.

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

(1) *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 R., 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.).

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

(3) *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 della navigazione sono privilegi «speciali» in ragione del particolare rapporto esistente tra il credito e determinati beni del debitore (aeromobile, nolo, cose caricate a bordo) su cui gravano.*

La norma si propone di fissare in via generale il principio di priorità assoluta di grado dei privilegi aeronautici regolati dalle norme del codice della navigazione - sistema normativo a sé stante - rispetto a quelli (generali e speciali) previsti dal codice civile (art. 2777 c.c.) o da altre leggi di diritto comune. I crediti privilegiati della navigazione, infatti, possono essere assistiti anche da privilegi contemplati dal codice civile (art. 2745 ss.). L'aeromobile può quindi formare oggetto anche di privilegi generali o speciali di diritto comune. La disciplina contenuta nel codice della navigazione non preclude il ricorso alle norme del codice civile, in quanto compatibili (Cfr. GAETA D., I privilegi marittimi ed aeronautici nel sistema dei privilegi di diritto comune, in Riv. dir. nav. 1953, I, 123 ss.; BERLINGIERI F., I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate, Padova, 1965, 248 ss.; SCARDIGLI M., Privilegio (diritto della navigazione), in Enc. dir., XXXV/1986, 746; ALBANO R., Privilegi marittimi ed aeronautici, in Enc. giur., XXIV/1991, 1 ss.; ROMANELLI G.-COMENALE PINTO M., Privilegi nel diritto della navigazione, in Dig. (sez. comm.), XI/1995, 295 ss.).

In ordine ai privilegi sulla nave, sull'aeromobile, sul nolo e sulle cose caricate, l'art. 2750 c.c. richiama la disciplina del codice della navigazione (artt. 548 ss., 1022 e ss.), sulla quale non ha inciso in senso abrogativo neppure la legge 29 luglio 1975, n. 426, che pure

ha modificato alcune norme del codice civile in materia di privilegi (Cass. civ., sez. I, 15 novembre 1984, n. 5782, in *Dir. mar.*, 1985, 530; BERLINGIERI F., *Le fonti della garanzia sulla nave, l'aeromobile, supra cit.*, 488).

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

La norma stabilisce - in caso di concorso - la prevalenza dei privilegi aeronautici previsti dal codice della navigazione su quelli 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 medesima legge 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 codice della navigazione, per il quale rimane salva la priorità assoluta di grado stabilita dall'art. 1022 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 aeronautici da quelli previsti da leggi speciali, disponendo che i primi sono regolati dal codice della navigazione, mentre gli altri 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 aeronautico o ipoteca su aeromobile.

GIURISPRUDENZA

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).

I privilegi stabiliti dal codice della navigazione sono preferiti ad ogni altro privilegio, ancorché definito prioritario, stabilito da legge speciale (Cass. civile, 7 ottobre 1967, n. 2300, in *Riv. dir. nav.* 1967, II, 262, con nota di GAETA D., *Priorità dei privilegi marittimi e aeronautici sui privilegi di diritto speciale*; Cass. civile 7 ottobre 1968, n. 2400, in *Giur. it.* 1968, I, 1, 549. In tal senso cfr. anche Cass. 25 marzo 1966, n. 801; Cass. 3 maggio 1967, n. 823).

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, *INPS c. Fallimento società marittima Melloni*, in *Dir. mar.* 1984, 64, con nota di FONTANA A., *Credito per retribuzione, credito per contributi previdenziali e graduazione dei rispettivi privilegi*, *ivi*, 64; in *Giust. civ. Mass.* 1982, fasc. 10-11; in *Giur. it.* 1983, I, 1671; in *Foro it.*, 1983, I, 990).

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, 11 novembre 1982, n. 5954, *INPS c. Fallimento società marittima Melloni*, in *Dir. mar.* 1984, 64, con nota di FONTANA A., *Credito per retribuzione, credito per contributi previdenziali e graduazione dei rispettivi privilegi*, *ivi*, 64; in *Giust. civ. Mass.* 1982, fasc. 10-11; in *Giur. it.* 1983, I, 1671; 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, *INPS c. Fallimento società marittima Melloni*, in *Dir. mar.* 1984, 64, con nota di FONTANA A., *Credito per retribuzione, credito per contributi previdenziali e graduazione dei rispettivi privilegi*, *ivi*, 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, *INPS c. Fallimento società marittima Melloni*, in *Dir. mar.* 1984, 64, con nota di FONTANA A., *Credito per retribuzione, credito per contributi previdenziali e graduazione dei rispettivi privilegi*, *ivi*, 64; in *Giust. civ. Mass.* 1982, fasc. 10-11; in *Giur. it.* 1983, I, 1671; in *Foro it.*, 1983, I, 990).

In ordine ai privilegi sulla nave, sull'aeromobile, sul nolo e sulle cose caricate, l'art. 2750 c.c. richiama la disciplina del codice della navigazione (artt. 548 ss., 1022 e ss.), sulla quale non ha inciso in senso abrogativo neppure la legge 29 luglio 1975, n. 426, che pure ha modificato alcune norme del codice civile in materia di privilegi (Cass. civile, sez. I, 15 novembre 1984, n. 5782, *Esattoria imposte dirette Nettuno c. Fallimento società Atlantics*, 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).

1023. PRIVILEGI SULL'AEROMOBILE E SUL NOLO.

Sono privilegiati sull'**aeromobile (1)**, sul **nolo (2)** del **viaggio (3)** durante il quale è sorto il credito, sulle **pertinenze (4)** e sulle **parti separabili (5)** dell'aeromobile nei limiti fissati nell'articolo 1029, e sugli **accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio (6)**:

- 1) le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per **atti conservativi sull'aeromobile (7)** o per il processo di esecuzione; i **diritti di aeroporto (8)**, gli **altri diritti e le tasse della medesima specie (9)**; le **spese di custodia e di conservazione dell'aeromobile (10)** dopo l'arrivo nel luogo di ultimo approdo;
- 2) i crediti derivanti dal **contratto di lavoro del personale di volo (11)**;
- 3) i crediti per le somme anticipate dall'amministrazione dei trasporti e della navigazione o dall'autorità consolare per il mantenimento e rimpatrio dei componenti dell'equipaggio; i crediti per i contributi obbligatori dovuti ad istituti di previdenza e di assistenza sociale per il personale di volo¹;
- 4) le **indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio (12)**;
- 5) le indennità per **danni a terzi sulla superficie (13)**, quando l'esercente non abbia contratta o mantenuta in vigore l'assicurazione obbligatoria; le indennità per l'urto di aeromobile previsto negli articoli 966 e 967²; le indennità per morte e per lesioni personali ai passeggeri ed agli equipaggi e quelle per perdita 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, anche quando sia esercente dell'aeromobile, per le esigenze della conservazione dell'aeromobile ovvero della **continuazione del viaggio (14)**.

(1) *L'art. 743 c.n. definisce l'aeromobile come ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose (art. 743 c.n., così modificato dal D.Lgs. 15 marzo 2006, n. 151).*

(2) *Il nolo è il compenso pattuito nel contratto di noleggio o di trasporto. Il nolo individua il corrispettivo dell'utilizzazione economica dell'aeromobile, compreso il prezzo del passaggio.*

(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 dell'aeromobile o, per i servizi di linea, la navigazione necessaria per effettuare il*

tragitto previsto. Si tratta dei crediti derivanti dall'esercizio dell'aeromobile.

(4) *Le pertinenze non sono elementi della costituzione fisica del bene, ma sono ad esso legate da un rapporto economico strumentale, in quanto destinate in modo durevole al servizio e all'ornamento di bene stesso (es. paracadute, attrezzi, strumenti, arredi, ecc.). V. art. 862 c.n.*

(5) *Le parti separabili sono elementi che, pur facendo parte della struttura dell'aeromobile (cosa composta), possono essere da questo separate (es. il motore). V. art. 862 c.n.*

(6) *I privilegi gravano sul nolo lordo del viaggio durante il quale è sorto il credito*

¹ Per un commento v. BIGNONE P., *Sulla consistenza del privilegio generale per i crediti per contributi di previdenza sociale stabiliti dall'art. 2753 cod. civ. con i privilegi speciali stabiliti dagli artt. 552 n. 3 e 1023 n. 3 del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 1949, p. 276

² Così modificato dal Decreto Legislativo 15 marzo 2006, n. 151.

e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio. Per "viaggio" bisogna intendere ogni singola fase di attività economica dell'aeromobile (non l'itinerario del trasporto). Comprende quelle attività che sono necessarie per l'utilizzazione economica del mezzo (Cfr. SCARDIGLI M., *Privilegio (dir. nav.)*, cit., 768).

(7) Gli atti conservativi sull'aeromobile sono atti giudiziali di conservazione giuridica del bene che mirano ad impedire la sua sottrazione alla garanzia dei creditori (sequestro conservativo, azione surrogatoria) (Cass. civile 17 luglio 1969, n. 2641, in *Dir. fall.* 1970, II, 366). Per il sequestro conservativo di un aeromobile, a garanzia di un credito assistito da privilegio speciale, non è richiesto il requisito del "periculum in mora" ex art. 671 c.p.c. (App. Lecce, 12 gennaio 1995, in *Dir. mar.* 1996, 175; Trib. Genova, 11 gennaio 1994, *ivi*, 1995, 1060).

(8) Sono diritti di aeroporto i diritti all'uso degli scali per approdo, sosta, ricovero, manovre, decollo. Per la riscossione e il versamento dei diritti aeroportuali, v. D.P.R. 15 novembre 1982, n. 1085. (Sulla natura giuridica dei diritti di aeroporto, v. Cass. civile, 6 dicembre 1966, n. 2861, in *Riv. dir. nav.* 1966, II, 35).

(9) Sono diritti e tasse aeroportuali (dovuti allo Stato o ad altri enti pubblici) per servizi attinenti alla navigazione come "fatto tecnico" (si pensi ad esempio, all'imposta erariale commisurata alla rumorosità degli aeromobili: art. 10 d.l. 27 aprile 1990, n. 90 e D.P.R. 26 agosto 1993, n. 43 o all'imposta erariale sulle emissioni sonore: art. 18 l. 27 dicembre 1997, n. 449), ad esclusione di ogni altra tassa o imposta attinente alla navigazione come "fenomeno commerciale". Restano pertanto escluse le tasse per l'imbarco e sbarco di passeggeri (l. 5 maggio 1976, n. 324) o delle merci (d.l. 28 febbraio 1974, n. 47).

(Così PIPPA U., *Trattato di diritto marittimo*, vol. I, Milano, 1922, 603; BERLINGIERI F., *I diritti di garanzia sulla nave*, cit., 161).

(10) Spese di custodia (es. di occupazione del suolo aeroportuale) e conservazione (es. di manutenzione ordinaria) di cui al n. 1 sono quelle utili per la massa dei creditori, necessarie per garantire la sicurezza dell'aeromobile "durante la sua sosta" nell'aeroporto, riconosciute in quanto il velivolo sia sottoposto ad esecuzione forzata. Le spese di conservazione di cui al n. 6 sono invece utili in quanto destinate in modo generico alla conservazione dell'aeromobile "in esercizio", indipendentemente dalla sua vendita.

(11) Sono privilegiati i crediti nascenti dal contratto di arruolamento del comandante e degli altri membri dell'equipaggio derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo, con esclusione quindi del personale assunto con contratto di lavoro di diritto comune.

(12) 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 in quanto in tal caso viene meno la situazione di pericolo (Cass. civ., 15 giugno 1955, n. 1826, in *Riv. dir. nav.* 1955, II, 125 ss.). L'istituto dell'assistenza e salvataggio (art. 489 ss. c.n.), corrispondente all'unitaria denominazione di soccorso, si concreta infatti quando viene prestato soccorso 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).

(13) Danni cagionati direttamente da un aeromobile a persone o beni che si trovano a terra, dall'inizio delle

operazioni di involo al termine di quelle di approdo (art. 965 e ss. c.n.; Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952).

(14) Il testo dell'art. 1023 n. 6 c.n. è ripreso dall'art. 552 n. 6, anche se i poteri di rappresentanza del comandante di aeromobile sono molto

più limitati in quanto ristretti all'esecuzione di riparazioni e spese necessarie alla continuazione del viaggio, in assenza dell'esercente o di un suo rappresentante (Così SCARDIGLI M., *Privilegio (dir. nav.)*, cit., 766 ss.).

I privilegi sull'aeromobile, sul nolo (e suoi accessori), sulle pertinenze e parti separabili, elencati nel presente articolo, garantiscono i crediti sorti in occasione di un viaggio, ossia derivanti dall'esercizio dell'aeromobile, attribuendo al titolare il diritto di essere pagato con preferenza rispetto agli altri creditori sul prezzo ricavato dalla vendita forzata.

*Il privilegio in oggetto grava sulle pertinenze e sulle parti separabili, nei limiti fissati dall'art. 1029 per l'ipoteca, cioè a condizione che non risultino appartenere a persona diversa dal proprietario dell'aeromobile, in base a scrittura avente data certa od al certificato di immatricolazione dell'aeromobile (Per un commento cfr. BERLINGIERI F., *I diritti di garanzia*, cit., 151).*

L'art. 1023 c.n., a differenza dell'art. 2 della Convenzione di Bruxelles del 1926, non menziona gli accessori dell'aeromobile in quanto essi, se uniti alla cosa principale, ne costituiscono parti (art. 939 c.c.).

L'art. 1023 c.n. esclude che il privilegio si estenda anche alle parti separabili e alle pertinenze di proprietà di terzi, il cui diritto risulti da scrittura privata avente data certa anteriore o dal certificato di immatricolazione.

I contributi obbligatori di assicurazione sociale comprendono non soltanto i contributi delle assicurazioni obbligatorie, dovuti in conformità alle leggi sulla previdenza sociale, ma altresì quelli per assicurazioni malattie, per infortuni sul lavoro e malattie professionali.

L'art. 1023 n. 5 c.n. fa riferimento alle fattispecie proprie del diritto aeronautico: indennità per danni a terzi sulla superficie e per urto di aeromobili. E' riconosciuto il privilegio alle indennità per danni a terzi sulla superficie solo allorché l'esercente non abbia contratto o mantenuto in vigore l'assicurazione obbligatoria in quanto la vigenza di detta assicurazione consente l'azione diretta contro l'assicuratore (art. 1015 c.n.).

GIURISPRUDENZA

Beneficiano del privilegio di cui all'art. 1023 n. 2 c.n. i crediti dei lavoratori che abbiano prestato la propria opera come personale di volo, anche in mancanza della prova dell'iscrizione nei registri tenuti dall'Ente nazionale della gente dell'aria (ENGA) ai sensi degli artt. 735 e 736 c.n. (Trib. Roma, 3 settembre 1985, *Istituto mobiliare italiano c. Società Itavia aerolinee e altro*, in *Dir. mar.* 1986, 135, con nota di ZUNARELLI S., *Problemi in tema di applicazione del privilegio sull'aeromobile previsto dall'art. 1023 n. 2 c.n.*, *ivi*, 135 e in *Vita not.* 1987, 314).

Il beneficio di cui all'art. 1023 n. 2 c.n. deve essere riconosciuto, con riferimento all'intero credito vantato, su tutti gli aeromobili su cui il dipendente abbia prestato servizio (Trib. Roma, 3 settembre 1985, *IMI c. Società Itavia aerolinee e altro*, in *Dir. mar.* 1986, 135,

con nota di ZUNARELLI S., *Problemi in tema di applicazione del privilegio sull'aeromobile previsto dall'art. 1023 n. 2 c.n. ivi*, 135 e in *Vita not.* 1987, 314).

Quando un creditore vanta, nei confronti di altri creditori ugualmente privilegiati, un credito con privilegio speciale aeronautico e con privilegio generale sui mobili, ma non sussista conflitto in ordine al soddisfacimento dei crediti, occorre dare la preferenza al primo privilegio, secondo l'ordine dei privilegi (Trib. Roma, 14 febbraio 1986, *IMI e altro c. Società aerolinee Itavia*, in *Giur. comm.* 1987, II,135).

Qualora un credito fruisca contemporaneamente di privilegio mobiliare speciale e di privilegio mobiliare generale, deve escludersi che tale credito possa trovare proporzionale collocazione sul provento dei beni oggetto del privilegio speciale e su quello delle residue attività mobiliari, atteso che le regole sul concorso, fissate dagli art. 2777 e ss. c.c., impongono un'unicità di graduatoria, senza distinzione a seconda che più privilegi spettino a creditori diversi od allo stesso creditore (Cass. civile, sez. I, 24 luglio 1989, n. 3486, *IMI c. Società aerolinee Itavia e altro*, in *Foro it.* 1990, I, 923, in *Giust. civ.* 1990, I, 117 e in *Dir. fall.* 1990, II, 412).

L'ordine dei privilegi stabilito dagli art. 2777 ss. c.c. impone un'unicità di graduazione senza alcuna distinzione di masse a seconda che più privilegi generali o speciali spettino a diversi creditori od allo stesso creditore. Pertanto, il credito di lavoro del personale di volo di una compagnia di navigazione aerea assistito dal privilegio speciale sulla flotta, ai sensi dell'art. 1023 c.n. e dal privilegio speciale sulla flotta, ai sensi dell'art. 2751 bis n. 1 c.c. trova soddisfacimento sul ricavato della vendita di detta flotta con precedenza rispetto alla prelazione spettante al creditore ipotecario, ai sensi dell'art. 1036 c.n., e poi, in ipotesi di incapienza, su altri beni mobili del debitore (Cass. civile, sez. I, 24 luglio 1989, n. 3486, *IMI c. Società aerolinee Itavia e altro*, in *Foro it.* 1990, I, 923, in *Giust. civ.* 1990, I, 117 e in *Dir. fall.* 1990, II, 412).

Nel concorso fra più cause di prelazione attinenti a crediti vantati nei confronti di impresa dedita al trasporto aereo, valgono le priorità del codice della navigazione e quindi il privilegio speciale è anteposto all'ipoteca mobiliare e al privilegio generale (Cass. civile, sez. I, 24 luglio 1989, n. 3486, *IMI c. Società aerolinee Itavia e altro*, in *Foro it.* 1990, I, 923, in *Giust. civ.* 1990, I, 117 e in *Dir. fall.* 1990, II, 412).

È corretto il piano di riparto con il quale il commissario ometta di predisporre distinte sottomasse, fra aeromobili e altri beni mobili, nel concorso fra privilegi generali (e speciali) spettanti al personale di volo ed ipoteche mobiliari (Cass. civile, sez. I, 24 luglio 1989, n. 3486, *IMI c. Società aerolinee Itavia e altro*, in *Foro it.* 1990, I, 923, in *Giust. civ.* 1990, I, 117 e in *Dir. fall.* 1990, II, 412).

Il credito per i danni subiti durante l'espletamento dei propri incarichi lavorativi deve essere ritenuto credito del lavoratore subordinato per infortunio sul lavoro, del quale sia responsabile il datore di lavoro, e ciò a mente dell'art. 2 legge n. 426 del 1975 in relazione all'art. 2049 c.c.: di conseguenza il credito deve essere collocato al passivo con il rango di privilegio generale ex art. 2751 bis n. 1, secondo quanto stabilito dalla sentenza 17 novembre 1983 n. 326 della Corte costituzionale e deve essere altresì riconosciuto al credito il privilegio speciale sulla flotta di cui all'art. 1023 c.n. (Trib. Roma, 26 giugno 1991, *Sciarra c. Aerolinee Itavia*, in *Temì romana* 1991, 418).

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 cod. nav.), 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).

1024. 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 (1)** o per il processo di esecuzione;
- 2) i **diritti doganali (2)** dovuti sulle cose nel luogo di consegna;
- 3) le **indennità ed i compensi per assistenza e salvataggio (3)**;
- 4) i crediti derivanti dal contratto di trasporto, comprese le spese di scaricazione ed il fitto dei magazzini nei quali le cose scaricate sono depositate.

(1) *Atti conservativi sulle cose: atti giudiziali di conservazione giuridica delle cose caricate a bordo dell'aeromobile, che mirano ad impedire la sua sottrazione alla garanzia dei creditori (sequestro conservativo).*

(2) *Diritti doganali: tutti i diritti che la dogana è tenuta a riscuotere in relazione alle operazioni doganali (legge doganale 25 settembre 1940, n. 1424 e successivo D.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43 - Testo Unico Leggi Doganali; Regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio del 12 ottobre 1992 - Codice doganale). Vi rientrano i diritti di monopolio, imposte e sovrimposte che la dogana è tenuta a riscuotere per legge in relazione alle operazioni doganali.*

(3) *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 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 sorgere del privilegio è subordinato al fatto che le cose si trovino a bordo.

Il privilegio sulle cose caricate non comprende genericamente tutte le merci imbarcate a bordo, ma solo quelle per le quali è sorto il credito garantito da privilegio.

*I crediti privilegiati sulle cose caricate a bordo dell'aeromobile prendono grado nell'ordine nel quale sono collocati nel presente articolo. (Cfr. BERLINGIERI F., *I diritti di garanzia*, cit., 252 ss.; LEFEBVRE D'OVIDIO A.- PESCATORE G.- TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 691).*

Il privilegio previsto al n. 1 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 all'art. 7 della legge doganale 25 settembre 1940, n. 1424 e successivo D.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43 (testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale).

Il privilegio di cui al n. 3, relativo alle indennità e ai compensi di salvataggio, non è riferito all'ultimo viaggio dal momento che la durata dei privilegi sulle merci non è connessa al viaggio, bensì alla permanenza delle stesse a bordo.

L'art. 1024 c.n. non prevede la contribuzione all'avaria comune in quanto si tratta di un istituto proprio del diritto marittimo.

Il privilegio contemplato al n. 4, sorgendo a garanzia dei crediti derivanti dal solo contratto di trasporto, non assiste il credito del locatore e del noleggiatore (a tempo e a viaggio). Sono comprese le spese di caricazione, quelle di scaricazione e di fitto dei magazzini per il deposito.

A differenza dell'art. 561 n. 5 c.n., non sono contemplate all'art. 1024 le somme di capitale e d'interessi dovute per le obbligazioni contratte dal comandante della nave in caso di necessità di denaro in corso di viaggio, in quanto al comandante dell'aeromobile non sono attribuiti poteri legali sulle cose caricate.

1025. ESTINZIONE DEI PRIVILEGI SULL'AEROMOBILE E SUL NOLO.

I **privilegi (1)** sull'**aeromobile (2)** e sul **nolo (3)** si estinguono, oltre che per l'estinzione del credito, con lo spirare del termine di novanta giorni.

(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*, cit., 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. (sez. comm.)* XI/1995, 295).

(2) *V. sub art. 1023.*

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

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

*Altra causa di estinzione del privilegio è determinata dal decorso del termine di decadenza di novanta giorni dal momento in cui lo stesso è sorto. La qualifica di termine di decadenza deriva dall'impossibilità d'interruzione (SCARDIGLI M., *Privilegio (dir. nav.)*, cit., 754; CAGETTI D., *Ancora sul termine di decorrenza dei privilegi per crediti privilegiati*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, 91 ss.; LEFEBVRE D'OVIDIO A.- PESCATORE G.- TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 689 ss.).*

*La stessa esigenza di tutela del credito garantito da ipoteca e la certezza dei rapporti nella circolazione dei beni, che ha determinato la limitazione numerica dei privilegi, ha imposto anche la limitazione della loro validità ad un periodo molto breve, entro il quale il bene aeromobile deve essere pignorato, a pena di decadenza (BERLINGIERI F., *I diritti di garanzia*, cit., 406; GAETA D., *I privilegi*, cit., 754).*

La fissazione di un termine di estinzione relativamente breve ha lo scopo di garantire il creditore ipotecario, il quale ha diritto a non vedere vanificato il suo diritto al soddisfacimento del credito.

GIURISPRUDENZA

Il termine di estinzione dei privilegi sull'aeromobile di cui all'art. 1025 c.n. ha natura di decadenza. Idonei atti impeditivi del suo verificarsi possono quindi essere soltanto il pignoramento o il sequestro conservativo (Trib. Roma, 3 settembre 1985, in *Dir. mar.* 1986, 135, con nota di ZUNARELLI S., *Problemi in tema di applicazione del privilegio sull'aeromobile previsto dall'art. 1023 n. 2 c.n.*, *ivi*, 135 e in *Vita not.* 1987, 314).

Il termine di estinzione dei privilegi sull'aeromobile di cui all'art. 1025 c.n. inizia a decorrere dalla data di cessazione del rapporto di lavoro, quando questa sia successiva allo sbarco del lavoratore (Trib. Roma, 3 settembre 1985, *IMI c. Società Itavia aerolinee*, in *Dir. mar.* 1986, 135, con nota di ZUNARELLI S., *Problemi in tema di applicazione del privilegio sull'aeromobile previsto dall'art. 1023 n. 2 c.n.*, *ivi*, 135 e in *Vita not.* 1987, 314).

Il decreto di ammissione al concordato preventivo e la sentenza dichiarativa di fallimento dell'armatore o dell'esercente costituiscono atti equivalenti all'esercizio delle azioni esecutive e cautelari, per cui impediscono il decorso dei termini di cui sopra (Cass. civile, 5 agosto 1995, n. 8622, in *Dir. mar.*, 1996, 386).

1026. RINVIO.

Per quanto non è disposto in questo capo si applicano le disposizioni degli articoli 549 a 551; 553 a 555; 556 primo, secondo, quarto e quinto comma; 557 a 560; 562 a 564.

In virtù del superiore rinvio, ai privilegi aeronautici si applicano le norme dettate dal codice della navigazione con riferimento ai privilegi sugli avanzi delle cose (art. 549), alla surrogazione del creditore perdente (art. 550), al trasferimento del privilegio (art. 551), alla surrogazione dell'indennità alla nave e al nolo (art. 553), all'estensione del privilegio sul nolo a favore dell'equipaggio (art. 554), al concorso di privilegi relativi a più viaggi (art. 555), alla graduazione dei privilegi (art. 556, salvo il comma 3, che fa riferimento alle indennità per danni alle persone), all'esercizio del privilegio sulla nave e sul nolo (art. 557), all'estinzione dei privilegi (art. 558), alle altre cause di estinzione dei privilegi (art. 559), alla nave esercitata da armatore non proprietario (art. 560), alla surrogazione delle indennità alle cose caricate (art. 562), alla graduazione e concorso dei privilegi (art. 563), all'estinzione dei privilegi (art. 564).

In virtù del rinvio all'art. 550, nel caso in cui un privilegio sia andato perduto perché i beni gravati sono serviti a soddisfare un altro creditore, il titolare dello stesso può surrogarsi nel privilegio spettante al creditore soddisfatto, con preferenza sui creditori privilegiati di grado posteriore.

In virtù del rinvio all'art. 551, il trasferimento del credito privilegiato determina il trasferimento del privilegio. 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.

In virtù del rinvio all'art. 560, le disposizioni relative ai privilegi aeronautici sono applicabili anche alle ipotesi di aeromobili gestiti da esercenti non proprietari, salvo che questi ne abbiano acquistato la disponibilità in modo illecito e il terzo creditore ne sia a conoscenza. Questa norma deriva dall'art. 13 della Convenzione di Bruxelles del 1926.

In virtù del rinvio all'art. 563, la surrogazione delle indennità per il caso di perdita o deterioramento delle cose caricate comprende anche le indennità di assicurazione, salvo che le stesse non vengano impiegate per riparare la perdita o le avarie.

In virtù del rinvio all'art. 564, i privilegi sulle cose caricate si estinguono se il creditore non intima opposizione al comandante durante la permanenza delle cose a bordo dell'aeromobile o non esercita azione esecutiva entro 15 giorni dalla scaricazione e prima che le cose scaricate siano passate legittimamente a terzi. Il legittimo passaggio a terzi prima della scadenza dei quindici giorni dalla scaricazione e prima dell'esercizio dell'azione esecutiva trasferisce al terzo la proprietà libera dal privilegio.

CAPO II
Dell'ipoteca.

1027. CONCESSIONE D'IPOTECA SU AEROMOBILE. – Sull'aeromobile (1) può solo concedersi ipoteca volontaria (2).

La concessione d'ipoteca deve farsi sotto pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata, contenente la specifica indicazione degli **elementi d'individuazione dell'aeromobile (3)**.

(1) *V. sub art. 1023 c.n.*

soddisfatto con preferenza sul prezzo ricavato.

(2) *L'ipoteca volontaria è un 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*

(3) *Sono elementi di individuazione dell'aeromobile: la marca di nazionalità e la marca di immatricolazione, oppure il numero per gli alianti liberatori (art. 749, comma 3, c.n.).*

Mentre il privilegio attribuisce al titolare un diritto di prelazione rispetto agli altri creditori (chirografari) in considerazione della causa del credito ("privilegia non ex tempore aestimantur, sed ex causa"), l'ipoteca conferisce il potere di espropriare l'aeromobile e di soddisfarsi con precedenza sul ricavato, a prescindere dalla natura del credito, per la semplice esistenza della garanzia reale sul bene.

*Fonte esclusiva dei privilegi della navigazione, come di tutti i privilegi in genere, è la legge. Questa caratteristica permette di distinguere la garanzia in oggetto dall'ipoteca, che nel diritto della navigazione può essere solo volontaria, ossia costituita per volontà del proprietario del bene (SPASIANO E., *Ipoteca navale e aeronautica*, in *Enc. dir.*, XXII, Milano, 1972, 873; LEFEBVRE D'OVIDIO A.- PESCATORE G.- TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 692 ss.).*

*L'affermazione contenuta al primo comma, secondo la quale può concedersi solo ipoteca volontaria sull'aeromobile (con conseguente esclusione dell'ipoteca legale e giudiziale) implica, in mancanza di una espressa normativa speciale, l'applicabilità delle norme specificamente dettate dal diritto comune per l'ipoteca volontaria. (Cfr. in generale VAGO G., *Diritti di garanzia sull'aeromobile*, in *Dir. aer.* 1962, 323 ss.; VOLLI E., *Ipoteca navale e aeronautica*, in *Noviss. dig. it.* IX/1963, 155 ss.; FRAGALI M., *L'ipoteca penale e l'ipoteca sull'aeromobile*, in *Dir. aer.* 1965, 1 ss.; ID., *L'ipoteca penale e l'ipoteca sull'aeromobile*, in *Studi in onore di Biagio Petrocelli*, Milano, 1972, 799; BERLINGIERI F., *I diritti di garanzia*, cit., 620 ss.; SPASIANO E., *Ipoteca navale e aeronautica*, in *Enc. dir.* XXII/1972, 873; BALLARINO T.-BUSTI S., *Diritto aeronautico e spaziale*, Padova, 1988, 280 ss.; RIGHETTI G., *Ipoteca navale ed aeronautica*, in *Dig. (sez. comm.) VII/1992*, 535 ss.).*

GIURISPRUDENZA

La legge regolatrice dei diritti di garanzia sulla nave e l'aeromobile, ai sensi dell'art. 6 c.n., è la legge nazionale della nave al momento dell'attuazione della garanzia stessa. Ciò discende dal riscontro con il disposto degli artt. 156 e ss. c.n. e 315 reg. nav. mar., i quali considerano il trasferimento di bandiera come fatto giuridicamente rilevante per la possibile cessazione di efficacia dei privilegi, nonché dall'adesione dell'Italia alla Convenzione di Ginevra del 19 giugno 1948 secondo la quale (art. 2 n. 3) ogni Stato contraente può vietare l'iscrizione sull'aeromobile di una garanzia che non potrebbe essere validamente costituita secondo la propria legge (App. Genova, 1° febbraio 1963, in *Riv. dir. int. priv.* 1966, 606).

Sull'aeromobile non può iscriversi l'ipoteca legale che spetta allo Stato sui beni dell'imputato a garanzia del pagamento delle pene pecuniarie e delle spese del procedimento (App. Roma, 23 febbraio 1963, in *Dir. aer.* 1965, 32 ss.).

L'ipoteca aeronautica non si estende ai motori di scorta, al materiale di rotazione ed alle parti di ricambio degli aerei (Trib. Roma, 14 febbraio 1986, *IMI e altro c. Società aerolinee Itavia*, in *Giur. comm.* 1987, II,135).

Il diritto del *mortgagee* il quale ha ottenuto, quale garanzia collaterale, la cessione dei crediti del *mortgagor* nei confronti degli assicuratori corpo per le indennità assicurative al pagamento di tali indennità prevale su quello di altri creditori che abbiano, successivamente alla cessione, eseguito il sequestro conservativo delle indennità e conseguentemente la convalida di tale sequestro deve essere negata (Trib. Genova, 22 giugno 1988, *The State trading c. Viewpoint maritime*, in *Dir. mar.* 1990, 94).

1028. IPOTECA SU AEROMOBILE IN COSTRUZIONE.

L'**ipoteca (1)** può essere concessa anche su **aeromobile (2) in costruzione (3)**. Essa può essere validamente **trascritta (4)** dal momento in cui è presa nota della costruzione nel registro delle costruzioni.

(1) *V. sub art. 1027 c.n.*

ai materiali impiegati. V. art. 848 ss. c.n.

(2) *V. sub art. 1023 c.n.*

(3) *La costruzione dell'aeromobile è un caso di specificazione, dal momento che esso rappresenta una "res nova" rispetto*

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

A differenza di quanto disposto dall'art. 2823 c.c., l'ipoteca può essere costituita anche sull'aeromobile in costruzione. (Cfr. MARINI R., Note in tema di ipoteca su nave in costruzione, in Dir. mar. 1998, 927; LEFEBVRE D'OVIDIO A.- PESCATORE G.- TULLIO L., Manuale di diritto della navigazione, cit., 693 s.).

Si tratta di una eccezionale equiparazione – ai fini ipotecari – dell'aeromobile in costruzione all'aeromobile in senso stretto, la cui "ratio" va ricercata nell'esigenza di garanzia del credito.

Per gli aeromobili in costruzione, la pubblicità (trascrizione) deve essere sempre richiesta presso l'ufficio presso il quale è tenuto il registro degli aeromobili in costruzione.

Nel registro è presa nota della dichiarazione di costruzione, dalla quale risulta anche lo stabilimento nel quale saranno costruiti la cellula e i motori.

GIURISPRUDENZA

Le norme degli artt. 848 e 849 c.n., che riguardano la dichiarazione e la denuncia di costruzione di aeromobile, non possono trovare applicazione ove oggetto della costruzione non sia un aeromobile nella sua interezza né parti idonee a configurare un bene a sé stante o un nucleo essenziale di riferimento costruttivo, bensì siano singole parti di un aeromobile e, per di più, destinate per il successivo assemblaggio a costruttore operante in uno Stato estero (App. Roma, 15 gennaio 1996, *Min. trasp. e altro c. Soc. Gestioni ind.*, in *Dir. trasp.* 1996, 851).

1029. OGGETTO DELL'IPOTECA.

L'ipoteca **(1)** ha per oggetto l'aeromobile **(2)**, le sue **pertinenze (3)** e **parti separabili (4)** anche se separate, tranne quelle che risultano appartenere a persona diversa dal proprietario dell'aeromobile, da scrittura avente data certa o dal **certificato di immatricolazione (5)** dell'aeromobile.

(1) V. sub art. 1027 c.n.

(2) V. sub art. 1023 c.n.

(3) V. sub art. 1023 c.n.

(4) V. sub art. 1023 c.n.

(5) Documento che enuncia i
contrassegni di individuazione

dell'aeromobile, il tipo e le caratteristiche principali, l'uso al quale è destinato, il nome e il domicilio del proprietario, l'aeroporto di abituale ricovero, ecc. (art. 756 c.n.).

L'articolo in esame individua gli elementi (pertinenze e parti separabili) che, salvo diversa disposizione, formano oggetto di ipoteca sull'aeromobile, purché di proprietà dello stesso soggetto. L'estensione convenzionale dell'ipoteca ad elementi diversi presuppone l'esercizio dell'aeromobile da parte del proprietario.

L'ipoteca non si estende al nolo, a meno che nell'atto costitutivo non sia diversamente disposto, in quanto il nolo non inerisce alla proprietà dell'aeromobile, ma consegue al suo impiego (art. 1037 c.n., che rinvia all'art. 573 c.n.).

L'ipoteca aeronautica non si estende neppure ai motori di scorta, giacenti in magazzino, al materiale di rotazione ed alle parti di ricambio degli aerei, costituenti merce destinata agli aeromobili della flotta solo genericamente e senza alcun vincolo di specifico impiego sul singolo aeromobile.

GIURISPRUDENZA

È legittima, a norma dell'art. 2855 comma 2 c.c., la costituzione di ipoteca aeronautica sugli interessi per le annualità scadute oltre le prime tre (Trib. Roma, 18 ottobre 1985, *Istituto credito casse risparmio italiane c. Aerolinee Itavia*, in *Dir. mar.* 1986, 942).

L'ipoteca aeronautica non si estende ai motori di scorta, al materiale di rotazione ed alle parti di ricambio degli aerei (Trib. Roma, 14 febbraio 1986, *IMI e altro c. Società aerolinee Itavia c. IMI*, in *Giur. comm.* 1987, II,135 e in *Dir. fall.* 1986, II, 399).

L'art. 1029 c.n., il quale estende l'oggetto dell'ipoteca di aeromobile alle pertinenze, identifica queste in termini non difformi dall'art. 817 c.c., sicché, al fine della sussistenza del vincolo pertinenziale, richiede un rapporto di strumentalità e complementarietà funzionale, di carattere attuale, non meramente potenziale o futuro. Pertanto, non possono essere incluse in detta ipoteca parti di ricambio e separabili, ovvero, in genere, beni di magazzino e materiali di rotazione, ove siano solo genericamente destinati agli aerei della flotta, non vincolati da specifica destinazione al singolo aereo (Cass. civile, sez. I, 24 luglio 1989, n. 3486, *IMI c. Società Aerolinee Itavia*, in *Giust. civ.* 1990, I, 117 e in *Foro it.* 1990 I, 9).

È corretto il piano di riparto con il quale il commissario ometta di predisporre distinte sottomasse, fra aeromobili e altri beni mobili, nel concorso fra privilegi generali (e speciali) spettanti al personale di volo ed ipoteche mobiliari (Cass. civile, sez. I, 24 luglio 1989, n. 3486, *IMI c. Società Aerolinee Itavia*, in *Giust. civ.* 1990, I, 117 e in *Foro it.* 1990 I, 9).

L'ipoteca aeronautica non si estende ai motori di scorta, giacenti in magazzino, al materiale di rotazione ed alle parti di ricambio degli aerei (Cass. civile 24 luglio 1989 n. 3486, in *Giust. civ.* 1990, I, 118).

Il concetto di pertinenza regolato dal codice della navigazione non differisce da quello previsto dal codice civile e, pertanto, l'ipoteca sull'aeromobile non si estende alle pertinenze, ai sensi dell'art. 1029 c. nav. quando manca un rapporto di strumentalità e di complementarità funzionale di carattere attuale (Cass. civile, sez. I, 24 luglio 1989, n. 3486, *IMI c. Società Aerolinee Itavia*, in *Giust. civ.* 1990, I, 117 e in *Foro it.* 1990 I, 9).

1030. PUBBLICITÀ DELL'IPOTECA.

Per gli effetti previsti dal codice civile, l'**ipoteca (1)** sull'**aeromobile (2)** deve essere resa pubblica, mediante **trascrizione (3)** nel registro aeronautico nazionale e annotazione sul **certificato di immatricolazione (4)**, ovvero mediante trascrizione nel registro matricolare, se trattasi di **alianti liberatori (5)**³.

L'ipoteca su aeromobile **in costruzione (6)** è resa pubblica mediante trascrizione nel registro delle costruzioni.

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

(1) V. sub art. 1027 c.n.

(2) V. sub art. 1023 c.n.

(3) V. sub art. 1028 c.n.

(4) V. sub art. 1029 c.n.

(5) Aerodine (macchine più pesante dell'aria) a sostentamento

prevalentemente dinamico, senza motore, destinate a percorrere una traiettoria inclinata, partendo da un punto più alto del punto di arrivo. V. art. 1288 c.n. (Cfr. GRIGOLI M., *Disciplina del volo a vela*, in *Dig. (sez. comm.)* V/1990, 9).

(6) V. sub art. 1028 c.n.

L'ipoteca sull'aeromobile è soggetta alla seguente pubblicità: iscrizione nel registro aeronautico nazionale e annotazione sul certificato di immatricolazione, rilasciato, ai sensi dell'art. 755⁴ c.n., dall'ENAC.

La pubblicità dell'ipoteca viene fatta nelle stesse forme previste per gli atti costitutivi, modificativi o estintivi dei diritti reali sull'aeromobile: trascrizione nel registro aeronautico nazionale, tenuto dall'ENAC (art. 750 c.n.) ed annotazione sul certificato di immatricolazione, rilasciato dallo stesso Ente (art. 755 c.n.). Non ha l'effetto di opporre gli atti ai terzi che vi hanno interesse, bensì di rendere possibili gli effetti dell'ipoteca.

Prima della pubblicità, l'ipoteca non sorge neppure nei rapporti tra costituente e creditore: si tratta di una pubblicità tipicamente costitutiva.

Nel caso in cui l'ipoteca abbia ad oggetto alianti liberatori, la pubblicità avverrà mediante iscrizione nel registro matricolare tenuto dall'Aero Club d'Italia.

³ Comma così modificato dal D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 (art. 15).

⁴ Come sostituito dal D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 (art. 6).

1031. UFFICIO COMPETENTE.

La **pubblicità (1)** deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione dell'**aeromobile (2)**. Tuttavia la pubblicità può richiedersi anche alle **autorità (3)** indicate nell'articolo 866⁵.

(1) *La pubblicità consiste nella trascrizione dell'ipoteca nei registri di iscrizione dell'aeromobile. V. sub art. 1028*

(2) *V. sub art. 1023 c.n.*

(3) *Ci si riferisce – a seconda dei casi – all'ENAC ovvero all'autorità consolare del luogo ove si trova l'aeromobile.*

L'articolo in esame chiarisce che l'ufficio territorialmente competente in materia di pubblicità ipotecaria è quello di iscrizione dell'aeromobile.

La "ratio" della deroga in base alla quale la pubblicità può essere richiesta anche all'autorità consolare del luogo dove l'aeromobile si trova, si giustifica per le particolari esigenze del traffico aereo

⁵ Articolo così modificato dal Decreto Legislativo 15 marzo 2006, n. 151 (art. 18).

1032. DOCUMENTI PER LA PUBBLICITÀ DELL'IPOTECA. - Chi domanda la **pubblicità (1)** dell'**ipoteca (2)** deve consegnare all'ufficio competente i documenti indicati nell'articolo 569.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad un **aeromobile (3)** munito di **certificato d'immatricolazione (4)**, il richiedente deve esibire all'ufficio il certificato medesimo, perché su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che la pubblicità venga richiesta al ministero dei trasporti e della navigazione⁶ e tale esibizione non sia possibile perché l'aeromobile si trova altrove, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 869.

(1) *V. sub art. 1031 c.n.*

(3) *V. sub art. 1023 c.n.*

(2) *V. sub art. 1027 c.n.*

(4) *V. sub art. 1029 c.n.*

I documenti in base ai quali si procede all'iscrizione dell'ipoteca sono: il titolo costitutivo e una nota sottoscritta dal richiedente, in duplice originale.

La nota, ai sensi dell'art. 569 c.n. richiamato dall'art. 1032, deve indicare: a) nome, luogo e data di nascita, nazionalità, domicilio o residenza, professione del creditore e del debitore; b) domicilio eletto dal creditore nel luogo in cui si trova l'ufficio di iscrizione dell'aeromobile; c) indicazione del titolo, data e nome del pubblico ufficiale che ha ricevuto o autenticato l'atto; d) importo della somma per la quale è fatta la trascrizione; e) interessi e annualità che il credito produce; f) tempo di esigibilità; g) elementi di individuazione dell'aeromobile.

Con riferimento al secondo comma dell'articolo in esame, nel caso in cui la pubblicità è richiesta all'ENAC ma non è possibile esibire il certificato di immatricolazione dell'aeromobile in quanto quest'ultimo si trova in altra località, l'Ente esegue la trascrizione nel registro e ne dà comunicazione all'autorità consolare del luogo nel quale si trova l'aeromobile o verso il quale è diretto, perché ivi si provveda ad eseguire l'annotazione sul certificato di immatricolazione (art. 869, comma 2)⁷.

GIURISPRUDENZA

La mancanza della indicazione, nella nota di trascrizione di una ipoteca aeronautica, della misura degli interessi, anche se non comporta la nullità della trascrizione impedisce l'estensione della garanzia agli interessi (Trib. Roma, 18 ottobre 1985, *Istituto credito casse risparmio italiane c. Aerolinee Itavia*, in *Dir. mar.* 1986, 942).

⁶ Ai sensi dell'art. 1, comma 1, d.l. 18 maggio 2006, n. 181, conv. con modif., in l. 17 luglio 2006, n. 233, e successivamente modificato ex l. 24 dicembre 2007, n. 244, è istituito il Ministero dei trasporti, cui sono trasferite le funzioni attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'art. 42, comma 1, lett. c), d) e, per quanto di competenza, d-bis) del D.Lgs. 30 luglio 1999, n. 300.

⁷ Comma così sostituito dall'art. 9 del D.Lgs. 15 marzo 2006, n. 151.

1033. ESECUZIONE DELLA PUBBLICITÀ.

La **pubblicità (1)** si esegue dall'ufficio nei modi previsti nell'articolo 870.

(1) *V. sub art. 1031 c.n.*

Con riferimento all'esecuzione della pubblicità, l'articolo in esame dispone che l'ufficio di iscrizione che riceve la domanda, trascrive il contenuto della nota nel registro in cui l'aeromobile è immatricolato, facendovi menzione del giorno e dell'ora in cui è stata presentata o in cui sia pervenuta la domanda.

1034. 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 nel **registro (1)** e le annotazioni sul **certificato d'immatricolazione (2)**, si applica il disposto dell'articolo 871.

(1) *E' il registro aeronautico nazionale, tenuto dall'ENAC (art. 750 c.n.).*

(2) *V. sub art. 1029 c.n.*

Nel concorso di più atti resi pubblici, la precedenza è determinata dalla data di trascrizione nel registro aeronautico nazionale, tenuto dall'ENAC.

In caso di discordanza tra le trascrizioni nel registro e le annotazioni sul certificato d'immatricolazione, si applica il disposto dell'articolo 871 c.n. in base al quale prevalgono le trascrizioni nel registro aeronautico nazionale.

1035. GRADO DELL'IPOTECA.

L'**ipoteca (1)** prende **grado (2)** dal momento della **trascrizione (3)** nel registro d'immatricolazione dell'aeromobile⁸.

(1) *V. sub art. 1027 c.n.*

numero d'ordine ottenuto al momento dell'iscrizione nel registro.

(2) *Il grado determina la preferenza fra varie ipoteche iscritte sullo stesso aeromobile ed è stabilito sulla base del*

(3) *V. sub art. 1028 c.n.*

L'ordine di preferenza delle ipoteche sull'aeromobile è determinato dalla data di iscrizione nel registro di immatricolazione (art. 753 c.n.).

⁸ Articolo così modificato dal Decreto Legislativo 15 marzo 2006, n. 151.

1036. GRADUAZIONE DELL'IPOTECA NEL CONCORSO CON I PRIVILEGI. – L'ipoteca (1) prende grado (2) dopo i privilegi indicati dall'articolo 1023 ed è preferita ad ogni altro privilegio generale o speciale (3).

(1) V. sub art. 1027 c.n.

(3) V. sub art. 1022 c.n. Cfr. anche art. 2746 c.c.

(2) V. sub art. 1035 c.n.

L'articolo in esame afferma la prevalenza dell'ipoteca aeronautica sui privilegi di diritto comune.

Posto che i privilegi aeronautici hanno priorità assoluta su tutti gli altri privilegi (ex art. 1022 c.n.) e sulle ipoteche, ne consegue che l'ipoteca sull'aeromobile, se da un lato prende grado dopo i privilegi aeronautici, dall'altro è preferita ad ogni altro privilegio generale e speciale che non sia compreso tra quelli elencati all'art. 1023 c.n.

GIURISPRUDENZA

L'ordine dei privilegi stabilito dagli art. 2777 ss. c.c. impone un'unicità di graduazione senza alcuna distinzione di masse a seconda che più privilegi generali o speciali spettino a diversi creditori od allo stesso creditore. (Cass. civile, sez. I, 24 luglio 1989, n. 3486, *IMI c. Società Aerolinee Itavia*, in *Fall.* 1989, 1199, in *Giust. civ.* 1990, I,117, in *Dir. fall.* 1990, II,412 e in *Foro it.* 1990, I, 923).

Qualora un credito fruisca contemporaneamente di privilegio mobiliare speciale e di privilegio mobiliare generale, deve escludersi che tale credito possa trovare proporzionale collocazione sul provento dei beni oggetto del privilegio speciale e su quello delle residue attività mobiliari, atteso che le regole sul concorso, fissate dagli art. 2777 e ss. c.c., impongono un'unicità di graduatoria, senza distinzione a secondo che più privilegi spettino a creditori diversi od allo stesso creditore. Pertanto, nel caso del credito di lavoro del personale di volo di una Compagnia di navigazione aerea, il quale gode tanto del privilegio speciale sulla flotta, di cui all'art. 1023 c.n., quanto del privilegio generale sui mobili, di cui all'art. 2751 bis c.c., si deve ritenere che il credito medesimo debba trovare soddisfazione prioritaria su detta flotta, con preferenza rispetto alla prelazione spettante al creditore ipotecario (art. 1036 c. nav.), e poi, in ipotesi di incapienza, sugli altri beni mobili del debitore (Cass. civile, sez. I, 24 luglio 1989, n. 3486, *IMI c. Società Aerolinee Itavia*, in *Fall.* 1989, 1199, in *Giust. civ.* 1990, I, 117, in *Dir. fall.* 1990, II,412 e in *Foro it.* 1990, I,923).

È corretto il piano di riparto con il quale il commissario ometta di predisporre distinte sottomasse, fra aeromobili e altri beni mobili, nel concorso fra privilegi generali (e speciali) spettanti al personale di volo ed ipoteche mobiliari (Cass. civile, sez. I, 24 luglio 1989, n. 3486, *IMI c. Società Aerolinee Itavia*, in *Fall.* 1989, 1199, in *Giust. civ.* 1990, I,117, in *Dir. fall.* 1990, II,412 e in *Foro it.* 1990, I,923).

1037. RINVIO.

Per quanto non è disposto in questo capo, si applicano gli articoli 572, 573, 576, 577.

*Sulla base del presente rinvio, si applicano all'ipoteca aeronautica le norme in materia di surrogazione dell'indennità al bene (aeromobile) ipotecato, perito o deteriorato (art. 572 c.n.) e di collocazione degli interessi (art. 576 c.n.), il principio di mancata estensione dell'ipoteca al nolo, salvo che ciò non sia stato diversamente convenuto (art. 573 c.n.) e il termine prescrizione biennale (art. 577 c.n.). (Cfr. Cass. civile, 19 ottobre 1991, n. 11059, in *Dir. trasp.* 1993, 853, con nota di SPANÒ A., *Considerazioni in tema di ipoteca aeronautica*, *ivi*, 854).*

*In virtù del rinvio all'art. 572, anche all'ipoteca si applica, nel caso di aeromobile perduto in tutto o in parte, l'istituto della surrogazione nelle indennità dovute al proprietario, comprese quelle di assicurazione. (Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO A. - PESCATORE G.-TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, *cit.*, 695).*

GIURISPRUDENZA

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 con nota di BIANCA F., *In tema di prescrizione di ipoteca aeronautica*, *ivi*, 942).

L'art. 577 c.n. ha stabilito per l'ipoteca aeronautica un termine biennale di prescrizione che decorre alla scadenza del credito garantito, restando applicabili, ove manchino norme espresse speciali, le disposizioni generali del c.c. ed in particolare quella dell'art. 2935, concernente il decorso della prescrizione (che ha inizio nel momento in cui l'obbligazione garantita diviene esigibile) nonché quella dell'art. 2936, che sancisce la nullità dei patti volti a modificare il regime legale della prescrizione. Ne consegue che, verificatasi l'esigibilità del credito garantito - secondo gli accordi intercorsi fra le parti all'atto di concessione della ipoteca - il creditore deve esercitare entro due anni i diritti nascenti dall'ipoteca aeronautica, con la conseguenza, in difetto, della prescrizione di quest'ultima, comportando il divieto contenuto nell'art. 2936 *cit.* l'impossibilità per le parti di prorogare convenzionalmente il termine iniziale di prescrizione dell'ipoteca, che per effetto degli artt. 577 e 1037 c.n. resta ancorato alla scadenza originaria dell'obbligazione. Pertanto l'eventuale proroga del termine di pagamento concordata fra le parti può riguardare esclusivamente l'obbligazione, ma non l'ipoteca (Cass. civile, sez. III, 19 ottobre 1991, n. 11059, *ICCRI c. Società Itavia aerolinee*, in *Giust. civ. Mass.* 1991, fasc. 10).

La Convenzione di Ginevra 19 giugno 1948, approvata con l. 1 maggio 1952 n. 545, relativa al riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili, ha accolto (art. 9 e 11) in ordine alla costituzione, modificazione ed estinzione delle ipoteche aeronautiche il principio tradizionale della bandiera, che comporta l'applicabilità della disciplina dettata dall'ordinamento dello Stato ove l'aeromobile risulta immatricolato al momento della

trascrizione della ipoteca. Ne discende l'applicabilità agli aeromobili battenti bandiera italiana del diritto interno, ivi compresa la disposizione dell'art. 577 c.n., il quale assoggetta l'ipoteca aeronautica ad una prescrizione autonoma rispetto a quella del credito garantito (Cass. civile, sez. III, 19 ottobre 1991, n. 11059, *ICCRI c. Società Itavia aerolinee*, in *Giust. civ. Mass.* 1991, fasc. 10).

L'art. 9 della Convenzione di Ginevra 19 giugno 1948, relativa al riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili, che prevede la vendita forzata quale evento causativo della perdita della garanzia dei diritti iscritti sugli aeromobili, non implica l'esclusione di qualsiasi altra ipotesi di estinzione dell'ipoteca, essendo preordinata la norma unicamente alla tutela dei diritti dei terzi, nell'ipotesi di cambio della bandiera, e non ad una diversa regolamentazione della garanzia (Cass. civile, sez. III, 19 ottobre 1991, n. 11059, *ICCRI c. Società Itavia aerolinee*, in *Giust. civ. Mass.* 1991, fasc. 10).