

LINK: https://www.themeditelegraph.com/it/markets/2022/10/19/news/compravendita_di_nave_prime_considerazioni_sul_nuovo_bimcoshipsale2022-12177818/

SEZIONI CERCA

ITA ENG

LEGALE

Compravendita di nave: prime considerazioni sul nuovo Bimco Shipsale 2022

A cura di Asla - l'Associazione degli Studi Legali Associati
DI MARCO COTTONE*

19 Ottobre 2022 alle 13:27 3 minuti di lettura



La nave "Aries" della Cosco Shipping (reuters)

Milano - Il 21 aprile 2022, la prestigiosa associazione marittima internazionale BIMCO ha adottato e pubblicato il suo primo formulario per le operazioni di acquisto e vendita di navi: lo "SHIPSALE 2022". La pubblicazione di questo modello contrattuale si pone quale ambizioso tentativo di porsi quale valida alternativa ai formulari maggiormente adottati nella pratica internazionale, ovvero il NOVERGIAN SALEFORM 2012 (NSF 2012) e, per i mercati asiatici, il NIPPONSALE e il Singapore Ship Sale Form 2011.

Sebbene il nuovo modello richiami la struttura del NSF 2012, rispettando dunque la tradizione consolidata delle prassi contrattuali del settore, lo stesso non manca di proporre delle utili novità che potranno senz'altro agevolare la negoziazione tra le parti rendendole più veloci e snelle.

Partendo dal **format** del contratto, è interessante evidenziare come vengono rispettati gli standard BIMCO già noti in altri modelli contrattuali; infatti il contratto è diviso in due parti, ovvero: una prima parte, dove le parti potranno inserire i dettagli della transazione (es. nome e dati della nave, indicazione delle parti, prezzo, data di cancello, ecc.), mentre, nella seconda parte, saranno contenuti i termini e le condizioni del contratto.

Sempre sul piano del **format** si registrano alcune novità, che hanno lo scopo di facilitare le attività di negoziazione e di redazione del testo rispetto alle modifiche che le parti concordano di inserire; in particolare, si tratta dell'inserimento di un allegato, che potrà così essere più facilmente modificato dalle parti, contenente l'**elenco della documentazione** che dovrà essere prodotta da ciascuna parte almeno due giorni prima della data di firma.

Un'importante novità riguarda l'introduzione di un riquadro specifico per i **soggetti garanti**, sia lato acquirente, sia lato venditore. Questo aspetto era spesso oggetto di regolamentazione aggiuntiva rispetto alle previsioni del NSF 2012, proprio perché, lato acquirente, vi è spesso una società costituita *ad hoc* per l'acquisto di quella determinata nave, priva, dunque, di altro patrimonio o asset da poter aggredire in caso di inadempimento alle obbligazioni della compravendita. Lo SHIPSALE 22, invece, prevede nella Parte I un campo dedicato per la firma e le relative indicazioni di ciascun garante.

Nel nuovo **standard** trova anche un primo riconoscimento la c.d. "**clausola soggetti**" (clausola 3 parte II), ampiamente richiamata nella pratica negoziale, con lo scopo di prevedere condizioni sospensive consistenti nell'approvazione dell'operazione, entro un dato termine, da parte di determinati soggetti indicati dalle parti.

Altra modifica degna di nota, che dovrebbe superare alcune ambiguità dei più anziani formulari, riguarda la previsione sul **deposito**, visto che viene concesso un periodo di tolleranza di due giorni bancari nei casi di ritardo nel pagamento delle somme destinate al deposito per motivi non attribuibili alla negligenza della parte acquirente, ma derivanti da un c.d. *Disruptive Banking Event* che, previa verifica e conferma da parte del beneficiario, non espone la parte obbligata al *default* e al conseguente *claim* per risarcimento promosso dall'acquirente.

La clausola 6, Parte II, dello SHIPSALE 22, ha per oggetto il tema delle **ispezioni** con un'interessante novità: rispetto al modello NSF 12, che prevede due tipologie di ispezione, il nuovo standard introduce una terza ipotesi, ovvero la possibilità, per l'acquirente, di acquistare la nave senza effettuare ispezioni e, dunque, di assoggettare l'intera vendita ai soli termini del MOA. Nel caso, invece, l'acquirente decida di subordinare l'acquisto all'ispezione della nave, quest'ultimo sarà tenuto a comunicare al venditore l'esito positivo dell'ispezione entro cinque giorni dal

(i) suo completamento o

(ii) dall'ultimo giorno dell'intervallo di date indicato nel riquadro 8, a seconda di quale sia il più prossimo.

Se l'acquirente non comunica l'accettazione entro tale termine, la somma destinata al deposito, unitamente agli interessi maturati, viene restituita alla parte acquirente e, di conseguenza, il MOA perde efficacia. Si segnala che nel NSF 12 si trova una previsione analoga, ma i tempi per la comunicazione dell'accettazione della nave sono pari a settantadue ore.

Infine, ma non per importanza, è stata inserita una clausola relativa alle **sanzioni** e una clausola in tema di **anticorruzione**, la cui violazione rappresenta una giusta causa di risoluzione del contratto e consente alla parte non inadempiente di richiedere il risarcimento dell'eventuale danno derivante da tale violazione.

In conclusione, lo scopo del nuovo standard adottato in sede BIMCO si pone come obiettivo: da un lato, quello di "cristallizzare" in previsioni contrattuali alcune prassi largamente riconosciute nella pratica internazionale e, dall'altro lato, di agevolare il lavoro degli operatori soprattutto nella fase redazionale, evitando così di ricorrere alla modifica delle previsioni *standard* mediante l'aggiunta di specifici allegati.

E' tuttavia da considerare che, nell'ultimo decennio, gli operatori del settore hanno sviluppato una consolidata familiarità con i più noti e anziani formulari NSF 2012 e/o NIPPONSALE adeguandone i testi alle rispettive esigenze. Sarà dunque interessante vedere in quanto tempo e con quali modifiche il nuovo SHIPSALE 22 si imporrà nel mercato come *standard form* di riferimento.

*Managing Associate, [Legance Avvocati Associati](#)

COMMENTA CON I LETTORI

© Riproduzione riservata