

MATERIALI

IL NUOVO SALEFORM 2025

Il 26 febbraio 2026 è stato pubblicato il SALEFORM 2025, la nuova versione del contratto standard per la compravendita di navi, redatto in collaborazione tra la BIMCO e la *Norwegian Shipbroker's Association*. Il nuovo formulario costituisce un aggiornamento del precedente SALEFORM 2012 della NSA, che la BIMCO ha ritenuto opportuno rinnovare e adottare in considerazione della scarsa diffusione del proprio modello alternativo SHIPSALE 22 e della limitata utilizzazione nell'industria marittima occidentale dei formulari *Nipponsale* 1999 e *Singapore Ship Sale Form* del 2011. Secondo la BIMCO l'aggiornamento è stato di portata ridotta, riguardando, da un lato, il rispetto delle regole a contrasto della corruzione, l'applicazione delle sanzioni internazionali e la normativa ambientale, e dall'altro, l'adeguamento del testo del 2012 all'evoluzione di alcune pratiche commerciali che comportavano spesso l'introduzione nei contratti di numerose clausole aggiuntive.

Tra le novità, BIMCO segnala attraverso il proprio sito internet la preferenza conferita dal contratto alla procedura *escrow* per il deposito in garanzia del pagamento, che deve essere formalizzata in un separato accordo e impone alle parti, oltre al versamento del deposito nella misura del 10% del prezzo, o nella diversa somma concordata, la consegna all'*escrow agent* dei documenti richiesti dalla legge, inclusa la verifica dell'identità del cliente (*Know Your Client*) e la documentazione antiriciclaggio (*anti-money laundering*, AML). Il formulario aggiunge che la parte che ha consegnato correttamente la documentazione può risolvere il contratto se entro un certo termine l'agente *escrow* non ha confermato di poter ricevere il deposito, escludendo peraltro conseguenze risarcitorie per entrambi i contraenti. È nuova anche la forma del pagamento, che può essere completata secondo tre modalità alternative: versando il prezzo alla consegna della nave, rimettendo il dovuto all'agente *escrow*, o, infine, attraverso un trasferimento bancario condizionato al consenso dell'acquirente. BIMCO inoltre dichiara di aver reso più chiaro il testo della clausola 14 intorno alle conseguenze dell'inadempimento del

venditore, che, se negligente, in caso di risoluzione del contratto esercitata dall'acquirente, dovrà risarcire, oltre alle spese e ai danni, anche il mancato guadagno.

Quanto al rispetto della normativa vigente, la clausola 16 introduce l'obbligo reciproco di garantire l'adempimento delle *Anti Bribery and Corruption laws* (ABC), di tenere indenne la parte adempiente da ogni tipo di sanzione e di concedere a quest'ultima di risolvere il contratto e ottenere il risarcimento del danno qualora il comportamento dell'altra non consenta il rispetto delle regole ABC. È anche disciplinato il caso delle attività sanzionate dalle Nazioni Unite e da ogni altro ente riconosciuto competente a disporle, quali, ad esempio, il trasporto di beni vietati o il trasferimento di proprietà delle navi tra soggetti ai quali il commercio è precluso. Il venditore e il compratore devono garantire reciprocamente di non essere sottoposti a sanzioni né di impiegare la nave in attività sanzionate, consentendosi, in caso contrario la risoluzione della compravendita e, qualora vi sia responsabilità di una delle parti, il risarcimento del danno.

Ai numeri 18 e 19 il formulario introduce due clausole, prima autonome, coniate dalla BIMCO per fornire dettagliate istruzioni per la ripartizione delle obbligazioni derivanti dall'applicazione di sistemi di lotta alle emissioni di gas responsabili del cambiamento climatico nella navigazione marittima. In sostanza si chiarisce che gli obblighi di monitoraggio e restituzione delle quote di carbonio previsti dalle regole dell'Unione Europea e dagli altri enti che istituiscono meccanismi di limitazione delle emissioni incidono sul venditore fino al trasferimento della nave al compratore e si adottano accorgimenti per rendere effettivo il principio, anche quando, come nel caso dell'art. 15, 4, c del reg. (UE) n. 2023/1805, alcuni obblighi sono posti in capo alla società responsabile dell'esercizio della nave al 31 dicembre del periodo di riferimento, a prescindere dai precedenti trasferimenti.

MASSIMILIANO PIRAS