

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Le operazioni di 'sale and leaseback' nel contesto delle navi maltesi

Nicola Capuzzo · Thursday, September 24th, 2020

Contributo a cura di *Jan Rossi\**

*\* avvocato presso lo Studio Legale Ganado Advocates a Malta*

Le operazioni di *sale and lease-back*, o vendita con patto di locazione, stanno diventando sempre più popolari tra gli operatori del settore del trasporto navale. Nell'attuale scenario globale della finanza navale, sembra proprio che finanziatori ed armatori si sentano a proprio agio nell'adottare questo metodo di finanziamento.

In breve, in un'operazione di *sale and lease-back*, il proprietario esistente vende la nave a una terza parte per poi prenderla a noleggio per un certo periodo di tempo, mantenendo talvolta l'opzione di riacquistare la nave noleggiata al termine del periodo di noleggio. Si ritiene che l'effetto economico per un armatore sia lo stesso di quello di un prestito di denaro garantito dalla nave finanziata.

Spesso i fondi e altri veicoli di investimento che intendono finanziare navi e altri beni marittimi utilizzano il modello di *sale and lease-back* come metodo di finanziamento preferito. La maggiore presenza di fondi navali, e la relativa crescita dei loro portafogli navali, ha contribuito alla diffusione dei contratti di *sale and lease-back*.

È evidente che un noleggiatore, in un contesto di *sale and lease-back*, non ha alcun coinvolgimento nella gestione della nave. È il noleggiante ad essere il reale operatore della nave, assumendosi la responsabilità di tutte le questioni relative alla gestione ed al funzionamento effettivi della nave.

Costantemente sensibilizzata alle mutevoli esigenze del settore marittimo, Malta ha introdotto una legge per semplificare il rapporto tra un noleggiatore, generalmente una società-veicolo interamente di proprietà di un fondo navale o altra società di finanziamento, e un noleggiante, che è il proprietario originale della nave ed è la controparte di fiducia nella transazione sulla base della sua competenza ed esperienza. I patti contrattuali riguardano tutti l'utilizzo e la manutenzione della nave e il pagamento del nolo piuttosto che il rimborso del prestito.

In una transazione *sale and lease-back* il noleggiatore e il noleggiante possono avvalersi dell'opzione della "doppia" registrazione nel Registro Navale maltese. La registrazione è interamente ed esclusivamente conservata all'interno del Registro Navale maltese e non deve essere confusa con la *bareboat charter registration* nel Registro maltese o altrove, che è trattata in disposizioni separate.

L'Articolo 19A del Merchant Shipping Act essenzialmente consente a un soggetto, ad esempio una società-veicolo di un fondo navale, di registrare la titolarità del natante in quanto proprietario iscritto al Registro Navale maltese, consentendo contemporaneamente ad un'altra entità, in qualità di noleggiante, di ottenere il certificato operativo del Registro maltese e qualsiasi altro certificato rilasciato dalle autorità di bandiera maltesi a proprio nome, in quanto noleggiante. Questa opzione è disponibile anche nei casi in cui il noleggiante abbia successivamente noleggiato il natante a un locatario terzo che desidera che il certificato di registrazione sia rilasciato a proprio nome come locatario, ovviamente previo consenso sia del proprietario registrato, sia del sub-noleggiatore.

La procedura è semplice ed efficiente. Una volta registrata la titolarità sulla nave, fatte salve le consuete disposizioni applicabili a qualsiasi potenziale proprietario di un natante maltese, un noleggiante o un locatario che desiderino avere il certificato di registrazione a proprio nome devono presentare la relativa domanda a condizione di soddisfare i seguenti requisiti:

1. a) il consenso del proprietario registrato della nave;
- (b) il consenso di creditori ipotecari (*mortgagee*);
- (c) la presentazione di una copia del contratto di locazione o del contratto di noleggio (solitamente, un noleggio a scafo nudo) – che non è reso pubblicamente disponibile, garantendo la riservatezza del rapporto contrattuale tra le parti;
- (d) versamento, eseguito dal noleggiante o dal locatario, al conservatore del Registro di un importo pari alla quota di registrazione annuale per quell'anno in aggiunta a quella versata dal proprietario registrato.

L'Articolo 19 B prevede che il proprietario registrato conservi il diritto di revocare il proprio consenso in qualsiasi momento durante il periodo di emissione di un certificato a nome del noleggiante o del locatario. È normalmente inteso che tale diritto possa essere esercitato solo a condizione che si verifichi un caso di inadempimento nel contratto di locazione.

Questo diritto è concesso anche a qualsiasi creditore ipotecario. Ciò garantisce che la concessione del contratto di noleggio non crei un onere sulla nave tale da ledere i diritti di terzi, per esempio quelli del creditore ipotecario che potrebbe aver finanziato l'acquisizione originaria della nave.

In caso di revoca del consenso da parte del proprietario registrato o del creditore ipotecario, il certificato di registrazione del noleggiante o del locatario cessa di avere effetto e il noleggiante o il locatario sono obbligati a restituire il certificato di registrazione alle autorità di bandiera.

Il conservatore del Registro, a sua volta, ha l'obbligo di informare il proprietario registrato, e qualsiasi creditore ipotecario, sulla consegna del certificato alle autorità, assicurando quindi che il proprietario registrato sia aggiornato sui relativi sviluppi.

È chiaro che le disposizioni di cui sopra hanno reso più attraente e conveniente per i finanziatori di

navi mantenere il controllo sulla nave finanziata senza ulteriori responsabilità, consentendo al contempo la flessibilità necessaria affinché un noleggiante o un successivo locatario possa utilizzare la nave stessa.

In qualità di proprietario registrato, il noleggiatore gode di tutti i vantaggi di possedere il bene finanziato, ma è libero dai normali obblighi di un armatore, tra cui quelli di garantire costantemente che i certificati della nave siano validi e in ordine, mantenere gli scambi di corrispondenza e le comunicazioni con le autorità di bandiera, impegnarsi con professionisti terzi per la gestione tecnica della nave e affrontare eventuali contrattamenti che si possono verificare nei porti locali.

D'altra parte, al noleggiante (salvo eventuali accordi operativi contenuti nel contratto di noleggio e in altri accordi associati al noleggiatore) viene concessa carta bianca nella gestione e nel funzionamento della nave a suo nome, nonché la responsabilità della manutenzione e dell'assicurazione della nave, oltre che, generalmente, di qualsiasi perdita o danno da essa subito.

In uno scenario applicativo, un noleggiatore (in quanto proprietario registrato) può avvalersi della facoltà di revocare il consenso richiesto per il rilascio e l'uso continuato del certificato del Registro del noleggiante o del locatario, "congelando" in sostanza gli spostamenti della nave e garantendosi una maggiore libertà di riprendere possesso della nave sulla base dei suoi diritti di proprietà.

Come brevemente accennato in precedenza, anche eventuali creditori ipotecari hanno un ruolo in una registrazione ai sensi dell'Articolo 19A. Il supporto obbligatorio di un creditore ipotecario tramite la concessione del suo indispensabile consenso si fonde bene con quei modelli di finanziamento in cui un fondo navale assume solo una parte del finanziamento richiesto mentre il resto è fornito da istituti di credito tradizionali. Questi ultimi sono tutelati dalla registrazione di un'ipoteca maltese sulla nave finanziata con tutti i poteri legali che ne derivano.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, September 24th, 2020 at 9:30 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.