

**NOVITÀ GIURISPRUDENZIALI**  
**CIRCOLARE N. 02/17 (2° SEMESTRE 2017)**

**CONTRATTO DI TRASPORTO AEREO - SERVIZI DI HANDLING AEROPORTUALE - RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO E DELLA SOCIETÀ DI HANDLING**  
**CORTE DI CASSAZIONE A SEZIONI UNITE - sentenza n. 21850 del 20 settembre 2017**

A distanza di circa un anno e mezzo dall'ultima pronuncia della Corte di Cassazione (si veda nostra precedente circolare 01/16), anche le Sezioni Unite della stessa Cassazione si sono ora espresse in merito ai rapporti esistenti tra l'impresa di "handling" aeroportuale ed il vettore aereo.

Due, come già visto nella precedente circolare, erano gli orientamenti dei nostri giudici. Il primo, più risalente, negava che l'"handler" aeroportuale dovesse essere considerato un ausiliario/preposto del vettore aereo, mentre il secondo lo affermava.

Le Sezioni Unite, chiamate, come detto, a pronunciarsi definitivamente sulla questione, hanno risolto il contrasto esistente sposando il secondo orientamento, ossia quello che vede l'"handler" come un ausiliario del vettore aereo.

Gli effetti diretti di tale scelta delle Sezioni Unite possono essere sostanzialmente sintetizzati così:

a) il trasporto della merce ha inizio dal momento in cui il mittente consegna la merce all'*handler* nell'aeroporto di partenza - e non quando quest'ultimo la consegna al vettore - ed ha termine quando l'*handler* la consegna al destinatario nell'aeroporto di destinazione, e non quando l'*handler* la riceve allo sbarco dell'aeromobile;

b) vettore e "handler" aeroportuale rispondono in solido verso il proprietario della merce, nel caso questa sia perduta e/o danneggiata dall'"handler" aeroportuale: il vettore aereo in termini contrattuali in base al contratto di trasporto aereo, l'"handler" in termini extracontrattuali (art. 2043 del codice civile), non avendo alcun rapporto contrattuale diretto col proprietario;

c) in quanto ausiliario del vettore aereo, l'*handler*, pur rispondendo a titolo extracontrattuale, può comunque beneficiare delle limitazioni di responsabilità, come espressamente previsto dal combinato disposto degli artt. 22 e 30 della Convenzione di Montreal, in favore del vettore aereo e dei suoi dipendenti o incaricati, nonché della disciplina dettata in tema di decadenza dall'azione risarcitoria e di prescrizione del diritto al risarcimento del danno contenuta nell'art. 35 della Convenzione di Montreal (ossia due anni decorrenti dal giorno di arrivo a destinazione o dal giorno previsto per l'arrivo a destinazione dell'aeromobile).

Non resta che augurarsi che la questione possa ora considerarsi definitivamente risolta.

\*\*\*

## **DOGANA – IVA ALL’IMPORTAZIONE – RESPONSABILITA’ SOLIDALE DEL RAPPRESENTANTE DOGANALE INDIRECTO**

### **COMMISSIONE TRIBUTARIA REGIONALE DI MILANO – sentenza 20 luglio 2017**

Nuova sentenza della CTR di Milano che sembra fornire qualche elemento di difesa in più agli operatori doganali che agiscono in rappresentanza indiretta dei loro clienti per contestare la loro responsabilità solidale verso l’erario per dazi non pagati.

La CTR di Milano, in particolare, ha nell’occasione affermato che nel nostro ordinamento non vi è un’automatica estensione della responsabilità solidale in capo al rappresentante doganale indiretto e che tale estensione, in ogni caso, non dovrebbe riguardare l’Iva all’importazione.

Nel caso di specie, l’Agenzia delle Dogane aveva notificato ad un dichiarante doganale una rettifica e contestuale sanzione avente ad oggetto il pagamento di maggior Iva all’importazione per l’attività di importazione di bevande alcoliche.

Il dichiarante aveva impugnato tale rettifica sostenendo di non essere obbligato – in solido con l’importatore – al pagamento dell’Iva all’importazione trattandosi di imposta avente natura di tributo interno e non di dazio doganale; da qui la non applicazione degli articoli 201 e 202 del Codice Doganale Comunitario che regolano la rappresentanza in dogana.

I giudici tributari di secondo grado di Milano hanno preliminarmente osservato che la solidarietà del rappresentante doganale indiretto dovrebbe sussistere unicamente ove lo stesso abbia saputo o quantomeno avrebbe dovuto sapere per via della sua professionalità della non correttezza della dichiarazione.

Uniformandosi ad alcuni precedenti in materia (si veda, ad esempio, la sentenza della CTP di Varese riportata nella nostra precedente circolare 02/16), la CTR ha poi accolto l’eccezione dell’operatore doganale affermando che questi non è responsabile solidalmente per le obbligazioni tributarie inerenti l’IVA all’importazione.

Si noti, però, che ad oggi sussiste anche un contrario orientamento dei nostri giudici tributari (v. tra le varie la sentenza n. 7720/2013 della Corte di Cassazione) a mente del quale la responsabilità solidale del dichiarante deve intendersi estesa anche all’IVA all’importazione trattandosi anch’essa di un diritto di confine.

Non resta a questo punto che vedere se sul punto i nostri giudici riusciranno o meno a trovare un orientamento univoco.

\*\*\*

## **ASSICURAZIONE – FURTO DI MERCI – VESSATORIETA’ DELLA CLAUSOLA – ESCLUSIONE RISCHIO GARANTITO**

### **CORTE DI CASSAZIONE – sentenza n. 20152 18 agosto 2017**

La Corte di Cassazione si è con questa pronuncia espressa sulla validità di una clausola assicurativa relativamente peculiare in materia di furto, rapina, truffa e sottrazione delle merci.

Nel presente caso l'assicurato, responsabile verso un suo cliente per l'avvenuto furto di un carico di merci a lui affidate per il trasporto, aveva attivato la propria copertura assicurativa RCV; la compagnia di assicurazione aveva però contestato l'operatività della stessa, in quanto il contratto di assicurazione escludeva espressamente la garanzia in tutti i casi di furto, rapina, truffa e sottrazione delle merci.

L'assicurato, sconfitto nei due primi gradi di giudizio, ha presentato ricorso alla Corte di Cassazione sostenendo che la clausola contrattuale che escludeva *tout court* la copertura in tali ipotesi avrebbe dovuto essere considerata vessatoria e quindi valida solo se approvata espressamente per iscritto (doppia firma); approvazione che, nello specifico caso, non vi era stata.

La Corte di Cassazione ha ritenuto che una tale clausola avesse effettivamente natura vessatoria ed abusiva in quanto, di fatto, aveva l'effetto di ridurre il rischio assicurato esclusivamente all'ipotesi di avaria e danno alle merci, restando invece esclusa da ogni tutela assicurativa la diversa ipotesi di perdita delle merci, anch'esso rischio tipico della responsabilità vettoriale.

La Corte ha quindi fissato il principio secondo cui è da considerarsi vessatoria la clausola assicurativa che sia formulata in termini così ampi da escludere quasi totalmente dalla copertura un rischio che è invece tipico dell'attività assicurata.

\*\*\*

## **DOGANA – IVA ALL'IMPORTAZIONE – RESPONSABILITA' SOLIDALE DEL RAPPRESENTANTE – COMPETENZA DELL'UFFICIO ACCERTATORE**

### **COMMISSIONE TRIBUTARIA REGIONALE DI GENOVA – sentenza 14 settembre 2017**

Caso interessante seguito direttamente dal nostro Studio.

Il dichiarante doganale in rappresentanza indiretta si era visto richiedere in rettifica dall'Agenzia delle Dogane, in solido con l'importatore, ingenti somme a titolo di dazio.

Tra i vari motivi di ricorso sollevati dal nostro Studio vi era anche quello della nullità insanabile dell'atto di revisione in quanto emesso da un Ufficio territoriale incompetente territorialmente.

Infatti, mentre il processo verbale di constatazione era stato redatto e predisposto dall'ufficio territoriale della Dogana di Brescia, che aveva svolto l'accesso e compiuto le verifiche contabili presso la sede dell'importatore, la revisione era stata emessa dal diverso ufficio di La Spezia ove la merce era arrivata ed entrata nel territorio italiano.

La Commissione Regionale, accogliendo l'eccezione sul punto, ha dichiarato la nullità dell'atto doganale in quanto l'art. 11 comma 9 del D.lgs 374/1990, nel testo modificato nell'aprile del 2012, impone che l'ufficio territoriale che emette il processo verbale di constatazione sia competente territorialmente in via esclusiva anche per l'eventuale emissione di atti di revisione/rettifica conseguenti a tale processo verbale.

\*\*\*

**COSTI MINIMI AUTOTRASPORTO - ART. 83 BIS D.L. 112/2008 (CONVERTITO IN L. 133/2008) - INCOMPATIBILITA' CON I PRINCIPI COMUNITARI**

**TRIBUNALE DI MILANO - sentenza 16 ottobre 2017**

Nuova pronuncia in tema di "costi minimi" nell'autotrasporto, rimasti in vigore dal 1 luglio 2008 fino al 1 gennaio 2015 e causa, come è noto, di tanti contenziosi.

Come già evidenziato in precedenti circolari (si vedano le nostre circolari nn. 02/14 e 02/16), la Corte di Giustizia dell'Unione Europea si è espressa più volte sulla compatibilità di tali "costi minimi" dell'autotrasporto con i principi dell'Unione Europea.

Con la prima pronuncia del 4 settembre 2014, i giudici europei sembravano aver dichiarato *tout court* l'incompatibilità e quindi la relativa nullità di suddetti "costi minimi". Con una seconda pronuncia del 21 giugno 2016, invece, la Corte parrebbe aver rimesso in parte la questione in discussione, sostenendo che quelli fissati dal Ministero (e non dall'Osservatorio) non lo sarebbero. Secondo la Corte Europea, infatti, la legislazione europea vieterebbe solo gli accordi tra "imprese" che possano pregiudicare la concorrenza all'interno dell'Unione (e tale è stato considerato l'Osservatorio in quanto composto dalle associazioni di categoria), ma non quelli fissati dallo Stato.

Chiamato a pronunciarsi in materia, in epoca successiva alle due diverse pronunce della Corte Europea di cui sopra, il Tribunale di Milano ha ribadito che i "costi minimi" fissati dall'Osservatorio sono sicuramente incompatibili con i principi comunitari e quindi non dovuti.

Quanto a quelli decisi dal Ministero, e astrattamente "salvati" dalla seconda sentenza della Corte di Giustizia, il Tribunale ha dichiarato che gli stessi, quand'anche da ritenersi non incompatibili con il diritto comunitario, dovrebbero comunque essere considerati incostituzionali, in quanto limitativi dell'autonomia privata e dell'iniziativa economica privata.

Nel caso concreto, il Tribunale non ha comunque rimesso gli atti di causa alla Corte Costituzionale per le sue valutazioni, in quanto la richiesta dell'autotrasportatore è stata respinta nel merito, non avendo lo stesso indicato nei documenti di trasporto la diversa tipologia dei mezzi utilizzati (come richiesto dalla normativa ai tempi in vigore), con ciò impedendo di fatto una corretta determinazione delle eventuali differenze tariffarie dovute.

\*\*\*

**TRIBUTI – ACCISE – FURTO DEL PRODOTTO AD OPERA DI TERZI – OBBLIGO DEL PAGAMENTO DELL’IMPOSTA**

**CORTE DI CASSAZIONE - ordinanza 7 novembre 2017, n. 26419**

Con questa pronuncia la Corte di Cassazione, uniformandosi al proprio orientamento prevalente, ha confermato che è legittima da parte dell’Erario la richiesta di accise anche nel caso di prodotti rubati: il furto, infatti, provoca solo la perdita del possesso da parte del contribuente ma non esclude ex se l'immissione nel circuito commerciale.

Nei primi due gradi di giudizio i giudici si erano invece espressi in favore del contribuente.

L'Agenzia delle Dogane aveva però fatto ricorso alla Corte di Cassazione lamentando l’errata applicazione delle norme da parte delle Commissioni tributarie, le quali avevano ritenuto estinta l'obbligazione tributaria sul presupposto dell'equiparazione del caso fortuito al furto ad opera di terzi della merce custodita dal depositario. La Suprema Corte, come detto, ha dato ragione all’Agenzia delle Dogane.

In materia di accise, il furto del prodotto di per sé non esime il contribuente, ai sensi dell'articolo 4, comma del 1 D.lgs. 504/95, dal pagamento dell'imposta.

Tale norma, infatti, ammette tale estinzione nel caso di perdita irrimediabile o distruzione totale di prodotti che si trovano in regime sospensivo. Tale eccezionale ipotesi di esenzione, la cui prova è a carico del contribuente, è circoscritta però alla sola dispersione o distruzione del prodotto, poiché ne risulta comunque impedita l'immissione nel consumo.

La sottrazione da parte di ignoti, invece, determina secondo la Corte di Cassazione soltanto lo spossessamento del contribuente, ma non impedisce l'ingresso nel circuito commerciale del prodotto. Da qui l'obbligo di pagamento del tributo da parte del contribuente.

\*\*\*

**TRASPORTO STRADALE – FURTO DELLA MERCE – RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PRINCIPALE ANCHE PER FATTI E/O OMISSIONI DEL SUB-VETTORE – COLPA GRAVE**

**TRIBUNALE DI MILANO – sentenza 22 novembre 2017**

Ennesima pronuncia dei nostri Tribunali in materia di furto di merce trasportata. Come è noto l’ art. 1693 cod. civ. stabilisce che il vettore risponde della perdita del carico qualora non dimostri, in positivo, che il danno è dipeso da un evento

estraneo alla sua sfera d'azione, ricollegabile alle ipotesi del caso fortuito e della forza maggiore.

Il furto della merce trasportata, secondo un orientamento oramai piuttosto consolidato dei nostri Tribunali, non integra in particolare e di per sé il caso fortuito a meno che non avvenga in modo violento ed in circostanze di tempo e di luogo non prevedibili.

Il Tribunale di Milano, condividendo il principio di cui sopra, ha affermato la responsabilità del trasportatore per il furto della merce subita non avendo questi dimostrato nella circostanza la violenza e tantomeno l'imprevedibilità ed inevitabilità dell'evento.

I giudici milanesi hanno poi ribadito che la responsabilità del vettore sussiste quand'anche egli si avvalga per il trasporto di un sub-vettore in quanto, per consolidata giurisprudenza, il vettore che, obbligatosi ad eseguire il trasporto delle cose dal luogo di consegna a quello di destinazione in contratto, si avvale dell'opera di altro vettore, con il quale conclude in nome e per conto proprio, risponde della regolarità dell'intero trasporto (in tal senso, Cass. n. 19050/2003; Cass. n. 2483/09).

Nel caso di specie, i giudici hanno inoltre ravvisato la colpa grave del vettore e quindi la non applicabilità a suo favore di eventuali limiti di responsabilità.

Dall'istruttoria processuale era infatti emerso che il mezzo era stato lasciato con semirimorchio carico di merce in sosta incustodito in orario notturno (tra le ore 20,00 e le ore 21,00 nel mese di dicembre), senza idonei sistemi di sicurezza atti ad evitare che estranei potessero manomettere la serratura della trattrice e rimuovere il mezzo.

Secondo il Tribunale, il vettore professionale, pur godendo di ampia autonomia nello scegliere tempi, modalità ed itinerario del trasporto, è sempre tenuto a compiere tali scelte in modo da ridurre al minimo il rischio di perdita o di avaria del carico. Nel caso in esame è stata quindi sanzionata sia la responsabilità che la colpa grave del vettore.

\*\*\*

## **AUTOTRASPORTO – PERIODO DI RIPOSO DEL CONDUCENTE – RIPOSO SETTIMANALE REGOLARE – DIVIETO**

### **CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA - sentenza 20 dicembre 2017 (Causa n. 102/16)**

Interessante pronuncia a livello europeo in tema di riposo settimanale degli autisti nel trasporto su strada.

La vicenda trae origine da un ricorso presentato da una azienda di autotrasporto che ha impugnato una legge belga che sanzionava il periodo di riposo settimanale regolare svolto a bordo del proprio veicolo.

Secondo l'impresa di autotrasporto la legge belga avrebbe violato la normativa europea in quanto nessuna norma europea prevede un tale divieto.

La Corte di Giustizia ha, innanzitutto, distinto i diversi tipi di riposo, ossia quello giornaliero regolare della durata di almeno 11 ore (che, a determinate condizioni, può essere ridotto a una durata minima di 9 ore) e quello settimanale regolare della durata di 45 ore (che, a determinate condizioni, può essere ridotto a una durata minima di 24 ore). La Corte ha poi precisato che, in trasferta, i periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti possono essere effettuati nel veicolo, purché questo sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti e purché rimanga in sosta.

Secondo i giudici europei il Regolamento UE n. 561/2006 consente all'autista di effettuare i periodi di riposo settimanali ridotti anche bordo del veicolo, ma non quelli di riposo settimanali regolari, ossia quelli della durata di 45 ore.

La Corte ha poi aggiunto che il Regolamento UE di cui sopra persegue l'obiettivo essenziale del miglioramento delle condizioni di lavoro del personale del settore dei trasporti su strada e della sicurezza stradale in generale.

Gli autisti devono quindi avere la possibilità di effettuare i periodi di riposo settimanali regolari in un luogo che fornisca condizioni di alloggio idonee e adeguate, mentre la cabina di un camion non costituisce luogo di riposo idoneo per periodi di riposo più lunghi rispetto a quelli giornalieri e/o settimanali ridotti.

Dovesse, infatti, essere consentito all'autista di effettuare tutti i propri periodi di riposo nella cabina del veicolo, si avrebbe una evidente violazione dell'obiettivo di miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti perseguito dal Regolamento UE .