STUDIO LEGALE RIGHETTI
www.studiolegalerighetti.it

Novità giurisprudenziali
CIRCOLARE 01/13 (1° SEMESTRE 2013)

DEPOSITO IVA – PRESUNTO UTILIZZO VIRTUALE – ACCERTAMENTO IVA ALL'IMPORTAZIONE - COMPETENZA ESCLUSIVA DELL'AGENZIA DELLE DOGANE

COMMISSIONE TRIBUTARIA PROVINCIALE DI BARI - 10 ottobre 2012.

Interessante sentenza dei giudici tributaria pugliesi emessa a seguito di un ricorso presentato da un importatore a cui l'Agenzia delle Entrate, contestando l'utilizzo virtuale di un deposito IVA, aveva chiesto il pagamento di somme a titolo di IVA all'importazione.
I giudici tributari hanno nuovamente ribadito che l'IVA all' importazione rientra nei "diritti di confine" di cui all'art. 70 del D.P.R. n. 633/1972 e, come tale, è materia di competenza esclusiva dell'Agenzia delle Dogane; solo quest'ultima Agenzia può quindi accertare la relativa imposta non versata all'atto dell'importazione dei beni nel territorio dello Stato.
La stessa Corte di Cassazione ha, d'altronde, più volte precisato che l'IVA all'importazione è configurata come un diritto doganale, nell'ampia accezione fornita dall'art. 34 del D.P.R. n. 43/73 e deve essere collocata tra i diritti che devono essere riscossi dalla Dogana (sentenze n. 12262/2010; n. 10789/2006)
La Commissione Tributaria Provinciale di Bari, in virtù di quanto sopra, ha quindi annullato l'avviso di accertamento che l'Agenzia delle Entrate aveva a tale titolo emesso a danno del contribuente non avendo tale Agenzia alcuna legittimazione a rivendicare il pagamento di somme a titolo di IVA all'importazione.

***

RESPONSABILITÀ CIVILE - IN GENERE – INQUINAMENTO MARINO DA IDROCARBURI – RESPONSABILITA' DELL'ARMATORE E DEL NOLEGGIATORE – CONCORSO CON QUELLA DEL PROPRIETARIO – SUSSISTENZA

CORTE DI CASSAZIONE – 16 gennaio 2013, n. 902

Nel lontano 1989 una motocisterna battente bandiera maltese aveva sversato nelle nostre acque territoriali alcune tonnellata di carburante risultato poi fuoriuscito dal suo doppio fondo, normalmente destinato all'acqua di zavorra.
Il Ministero aveva quindi agito in giudizio per ottenere il risarcimento dei danni derivanti dall'inquinamento e dalla conseguente opera di bonifica non soltanto nei confronti della società maltese proprietaria della nave ma bensì anche dell'armatrice e della noleggiatrice della stessa.
Ad oltre 20 danni dall'evento la Corte di Cassazione, attraverso una lettura sistematica delle normative sia internazionali che nazionali in materia di responsabilità da inquinamento in mare da idrocarburi, nel condannare tutte e tre le società citate nelle rispettive qualità al risarcimento dei danni, ha infine affermato che la responsabilità per i danni da inquinamento deve essere estesa a tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nella gestione dell'attività di navigazione ossia a tutti i soggetti a cui appaia legittimamente riconducibile l'attività di "messa in mare" di una nave pericolosa per il carico di idrocarburi custoditi nella cisterna poi incautamente svuotata

***

CONTRATTO DI TRASPORTO – LIMITAZIONE DI RESPONSABILITA' DEL VETTORE – APPLICAZIONE DELLA LIMITAZIONE ANCHE NEL CASO DI DANNI/PERDITE AVVENUTI PRESSO IL MAGAZZINO DEL VETTORE IN ATTESA CHE LA MERCE VENGA CARICATA PER IL TRASPORTO

CORTE DI APPELLO DI ROMA, 24 gennaio 2013

La Corte di Appello di Roma, conformandosi, peraltro ad una pronuncia di qualche anno fa della Corte di Cassazione (sentenza n. 8208/2001) ha deciso che la responsabilità del vettore per le cose trasportate non può ritenersi limitata all'attività del trasferimento della cosa da luogo a luogo, ma si estende a tutte le attività accessorie che ne costituiscono la necessaria e naturale integrazione per raggiungere il fine pratico cui è preordinato l'adempimento dell'obbligazione principale.
La responsabilità del vettore sorge quindi dal momento della presa in consegna delle cose e va sino alla loro riconsegna e le relative limitazioni, ove applicabili, si applicano quindi anche nel caso in cui il vettore subisca la perdita o avaria delle

cose mentre queste, dopo essergli state consegnate per il trasporto, si trovano ancora nei suoi magazzini in attesa di essere caricate sul mezzo.

***

TRASPORTO MARITTIMO A MEZZO CONTAINER – RESPONSABILITA' DELLO SPEDIZIONIERE PER LE CONTROSTALLIE/DEMURRAGES MATURATE A SEGUITO DI MANCATO RITIRO DEL CONTENITORE A DESTINO – ONERE DELLA PROVA

TRIBUNALE DI GENOVA – 5 febbraio 2013

Una nota linea di navigazione, non essendo stato il contenitore ritirato a destino dal ricevitore, richiedeva ingenti somme a titolo di controstallie/*demurrages* allo spedizioniere del porto di partenza; a seguito del suo rifiuto a pagarle, lo citava in giudizio.
Il Tribunale di Genova, all'esito di un procedimento seguito direttamente dal nostro studio, ha infine escluso che la compagnia di navigazione avesse provato di aver un titolo per chiedere tali somme allo spedizioniere.
Il tribunale, premesso che ai sensi dell'art. 420 del codice della navigazione i termini e le condizioni di un contratto di trasporto marittimo devono obbligatoriamente essere provate per iscritto, ha infatti sostenuto che poiché la polizza di carico prodotta dalla compagnia di navigazione non recava alcuna sottoscrizione da parte dello spedizioniere (e trattandosi, nella circostanza, di polizza di carico cd. "express" la stessa non era stata neppure negoziata) sarebbe stato onere di detta compagnia di navigazione, a fronte delle ferme contestazioni mosse al riguardo dallo spedizioniere, provare per iscritto di aver espressamente concordato con lo spedizioniere le rate di controstallie/demurrages dovute in caso di mancata restituzione del contenitore vuoto a destino.
Onere che nella circostanza la compagnia di navigazione non è stata in grado di assolvere avendo tra l'altro il Tribunale escluso che ciò potesse essere fatto a mezzo di testimoni dovendo, come detto, l'accordo essere provato per iscritto in virtù di quanto obbligatoriamente disposto dall'art. 420 del codice della navigazione.

***

CONTRATTO DI ORMEGGIO – ELEMENTI ESSENZIALI – MESSA A DISPOSIZIONE DELLE STRUTTURE PORTUALI ED ASSEGNAZIONE DI

SPAZIO D'ACQUA – EVENTUALE OBBLIGO ACCESSORIO DI CUSTODIA DEL NATANTE – ONERE DELLA PROVA

CORTE DI CASSAZIONE – 13 febbraio 2013, n. 3554

Chiamata nuovamente a pronunciarsi sulla natura giuridica del contratto di ormeggio e sui relativi obblighi da esso derivanti, la Corte di Cassazione ha precisato che tale contratto, pur rientrando nella categoria dei contratti atipici, è sempre e necessariamente caratterizzato da una struttura minima essenziale, consistente nella messa a disposizione ed utilizzazione delle strutture portuali con conseguente assegnazione di un delimitato spazio acqueo.
Il suo contenuto può, tuttavia, estendersi anche ad altre ed ulteriori prestazioni, quali ad esempio la custodia del natante o delle cose in esso contenute; in questo caso spetta però a chi sostiene l'esistenza di tali ulteriori prestazioni fornirne la relativa prova.
Nel caso concreto, verificatosi il furto di un natante ormeggiato presso un circolo nautico, è stata escluso dai giudici l'esistenza di un obbligo di custodia in capo al suddetto circolo, in ragione, da un lato, della natura associativa del rapporto esistente tra le parti e, dall'altro, dell'esistenza di un'apposita clausola di esonero da responsabilità contenuta nel modulo di adesione all'associazione.

***

CONTRATTO DI SPEDIZIONE – OBBLIGO DELLO SPEDIZIONIERE DI CONCLUDERE UN CONTRATTO DI TRASPORTO – RESPONSABILITA' DELLO SPEDIZIONIERE VERSO IL PROPRIO COMMITTENTE PER EVENTI OCCORSI DURANTE IL TRASPORTO – ESCLUSIONE

TRIBUNALE DI BOLOGNA – 15 marzo 2013

Il tribunale di Bologna ha nella circostanza confermato che il contratto di spedizione è un mandato in virtù del quale lo spedizioniere si obbliga a concludere, in nome proprio e per conto del committente, un contratto di trasporto.
Dal contratto di spedizione discende, pertanto, l'obbligo dello spedizioniere di procurare al mandante la conclusione di un contratto di trasporto, rispondendo nei confronti del mandante soltanto dell'inadempimento di questo obbligo.
Non risponde invece lo spedizioniere (che, ovviamente, non agisca però anche come spedizioniere-vettore ai sensi dell'art. 1741 del codice civile) degli eventi occorsi durante l'esecuzione del contratto di trasporto, giacché non è configurabile una responsabilità dello spedizioniere per l'operato dei terzi (quale è il vettore) da lui incaricati del trasporto in quanto detti terzi non compiono un'attività che lo spedizioniere avrebbe dovuto eseguire personalmente (non essendo, appunto, l'esecuzione del trasporto oggetto di una sua obbligazione personale).

Secondo il tribunale la differenza tra il contratto di trasporto e quello di spedizione consiste proprio nel fatto che, mentre nella spedizione lo spedizioniere non assume obblighi quanto alla esecuzione del trasporto, nel contratto di trasporto il vettore si obbliga ad eseguire il trasporto con i propri mezzi o anche a mezzo di altri, assumendo su di sé i rischi dell'esecuzione.

***

CONTRATTO AVENTE AD OGGETTO IL TRASPORTO INTERNAZIONALE TERRESTRE UN'IMBARCAZIONE – RESPONSABILITA' DEL VETTORE PER DANNI DERIVANTI DA UN CORRETTO FISSAGGIO DELL'IMBARCAZIONE A BORDO – RISERVE VERBALI O SCRITTE ALLA CONSEGNA - APPLICABILITA' DELL'ESIMENTE DI CUI ALL'ART. 17 COMMA 4 LETTERA C) DELLA CONVENZIONE CMR – ESCLUSIONE

TRIBUNALE DI BOLOGNA – 19 marzo 2013

A seguito di danni accertati al momento della sua riconsegna a destino su di un'imbarcazione trasportata a bordo di un autoarticolato il vettore, per escludere ogni responsabilità al riguardo, ha richiamato la disposizione prevista dall'art. 17, comma 4, lettera c) della convenzione CMR eccependo che il danno sarebbe stato in realtà causato da un non corretto caricamento e stivamento dell'unità a bordo (operazione questa materialmente eseguita dal mittente).
Il tribunale di Bologna, nel rigettare la tesi del vettore, ha ritenuto che l'art. 17, comma 4, lettera c) della convenzione CMR in realtà esclude la responsabilità del vettore soltanto ove i danni si verifichino materialmente durante le operazioni *di trattamento, caricamento, stivamento o scaricamento della merce* (facendo l'esempio del soggetto incaricato del caricamento che solleva con una gru della merce che, per un motivo qualsiasi, cade a terra e viene danneggiata) ma non protegge invece il vettore per i danni cagionati durante il trasporto in conseguenza, per esempio, della propria negligenza per non essersi assicurato ed aver vigilato che la merce fosse stata correttamente caricata (operazioni, queste che, secondo il tribunale felsineo, rimane sempre sotto la sua diretta responsabilità del vettore).
La decisione del giudice, a ben vedere, è stata confortata anche dal fatto che, nella circostanza, il consulente tecnico d'ufficio aveva ritenuto che i danneggiamenti all'imbarcazione potevano certamente essere ritenuti compatibili con un evento sopravvenuto durante il trasporto su terra.

Il tribunale ha altresì' affermato che nei trasporti internazionali soggetti alla convenzione CMR le riserve del destinatario alla riconsegna circa le condizioni del carico devono essere fatte per iscritto soltanto nell'ipotesi di perdite o avaria "non apparenti" mentre nel diverso caso di danneggiamenti evidenti e ben apparenti le

stesse possono essere anche fatte verbalmente in contraddittorio con il vettore e poi dimostrate a mezzo testimoni presenti

***

DOGANA – RICHIESTA DI RIMBORSO DEI COSTI INDEBITAMENTE CORRISPOSTI ALL'AMMINISTRAZIONE PER SERVIZI RESI DALE PERSONALE DELLE DOGANE "FUORI DELL'ORARIO DI APERTURA DEGLI UFFICI O FUORI DEL CIRCUITO DOGANALE – LEGITTIMAZIONE ATTIVA PERSONALE DELLO SPEDIZIONIERE DOGANALE

CORTE DI CASSAZIONE – 4 aprile 2013, n. 8326

La Corte di Cassazione ha, con questa sentenza, affermato il diritto dello spedizioniere doganale ad ottenere direttamente e personalmente la restituzione di somme indebitamente corrisposta per servizi resi dal personale delle Dogane ai sensi dell' art. 35, comma 5 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 43/1973 (T.U.L.D.) "fuori dell'orario di apertura degli uffici o fuori del circuito doganale" in relazione, nel caso specifico, ad operazioni doganali svolte negli anni 1986-1992, in quanto eccedenti il "costo effettivo del servizio" come stabilito con sentenza della Corte di Giustizia CE in data 21.3.1991, causa C-209/89, nella misura massima del triplo della tariffa oraria fissata con decreto ministeriale.
I giudici di legittimità hanno preliminarmente premesso che lo spedizioniere doganale è tenuto in solido, con il proprietario della merce, al pagamento di spese e corrispettivi per i servizi resi su sua richiesta ed in suo favore dal personale delle Dogane, trovando fondamento tale sua obbligazione solidale nell'art. 11, ultimo comma del T.U.L.D. e nel Decreto legislativo n. 374 del 1990, art.1, comma 8 .
Come già la Suprema Corte aveva precisato in passato (sentenza n. 2528/1998) tali norme attribuiscono infatti ai capi delle dogane la facoltà di consentire su richiesta motivata degli operatori, il compimento delle operazioni doganali oltre l'orario di ufficio o fuori del circuito doganale verso pagamento del costo del servizio; si tratta dunque di uno speciale servizio reso nell'interesse dello stesso spedizioniere operatore doganale, per corrispondere alle esigenze funzionali della sua professione e in quanto da lui richieste lo stesso spedizioniere è chiaramente tenute in via solidale a pagarle.
Proprio perché co-obbligato in solido lo spedizioniere ha, di contro, la piena legittimazione attiva a richiedere personalmente il rimborso delle somme dallo stesso versate a tale titolo.
Nell'occasione la Corte di Cassazione ha precisato che il termine quinquennale (oggi triennale) di decadenza fissato dall'art. *91* del T.U.L.D. (D.P.R. n. 43/1973) per richiedere rimborsi all'Amministrazione deve intendersi applicabile a tutte le domande ed azioni esperibili per il rimborso di quanto indebitamente pagato dall'operatore alla Dogana in relazione ad operazioni doganali; detto termine di decadenza è applicabile quindi anche alle somme indebitamente pagate per "spese materiali" (art. 35, comma 3 cit. T.U.L.D.), per "spese relative a lavori di

facchinaggio" eseguiti dal personale doganale addetto, per "ogni altra spesa ed indennità stabilite da speciali disposizioni di legge o di regolamento" (art. 35, comma 5 cit. T.U.L.D.), nonché, appunto, per i corrispettivi dei servizi resi dal personale dell'Amministrazione finanziaria" per operazioni eseguite fuori dell'orario di ufficio fuori del circuito doganale (art. 11, art. 35, comma 5 cit. T.U.L.D. e D.Lgs. n. 374 del 1990, art. 1, comma 8).

***

DOGANA – REVISIONE DI ACCERTAMENTO – RESPONSABILITA' SOLIDALE DEI CENTRI DI ASSISTENZA DOGANALE (CAD) PER I MAGGIORI DAZI DOVUTI

CORTE DI CASSAZIONE – 14 giugno 2013, n. 14955

Confermando un orientamento di recente sempre meno favorevole per gli operatori doganali e per i loro mandanti e, invece, sempre di più per l'Amministrazione Doganale, la Corte di Cassazione (sezione Tributaria), nell'annullare la sentenza di una Commissione Tributaria Regionale che aveva deciso diversamente, ha affermato che qualora i CAD (Centri di Assistenza Doganali) istituiti con D.M. Finanze n. 549 del 1992, agiscano in rappresentanza indiretta gli stessi devono essere considerati solidamente responsabili con l'importatore dei maggiori dazi maturati.
Secondo i giudici di legittimità la spendita da parte del CAD del proprio nome in qualità di dichiarante ai sensi dell'art. 201 del Codice Doganale Comunitario (CDC) fa sì che la sua responsabilità sia perfettamente solidale con quella del mandante (importatore proprietario delle merci) e che tale responsabilità possa, quindi, essere fatta valere, come nella normale attività negoziale privatistica, nei confronti di terzi, fra cui sono comprese, ovviamente, le Pubbliche Amministrazioni.
Infatti, sempre secondo la Corte di Cassazione, l'art. 201 del CDC stabilisce la solidarietà passiva dello spedizioniere doganale o di chiunque presenti la merce per conto di altri con il soggetto passivo dell'obbligazione tributaria quando agisce nell'ambito della rappresentanza indiretta, diventando lui stesso dichiarante e dunque responsabile solidale con il rappresentato nell'obbligazione doganale.