

YACHTLIFE

“The Italian Marketplace of Yachting”

Contratto di “charter” MYBA - meglio evitarne l'utilizzo

Dopo il caso “Briatore” emergono i difetti sostanziali di tale formulario



with the authority of Italian Ship & Yacht Brokers Association



unprintable newsletter - protect your trees

Il clamore suscitato dal sequestro del "**Force Blue**" (lo yacht utilizzato da Flavio Briatore) ha indotto gli **Operatori internazionali del Charter di Superyachts** a sconsigliare la propria Clientela dal non navigare in Italia, in quanto "paese a rischio di controlli fiscali".

Gli appartenenti al "**Network MYBA**" dimenticano volutamente che dalla fine del 2008 è in corso un'indagine accurata sul "**sistema yachting**" in cui sono coinvolte molte amministrazioni finanziarie degli Stati membri dell'Unione Europea. Su 322 casi analizzati, ben 225 sono risultati positivi ai controlli con relativo recupero di imposte non versate. I maggiori risultati sono stati ottenuti da Olanda e Francia, seguite da Belgio, Danimarca, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Spagna e Regno Unito.

Eppure **solo** l'Italia (meta di navigazione estiva preferita da oltre il 60% dei Superyachts) finisce sotto i "riflettori" dei media, per primo il **Financial Time** che il 25 maggio 2010 "spara" il titolo ad effetto: "Italy crackdown alarms super-yacht owners", intervistando l'Avvocato londinese Quentin Bargate, strenuo sostenitore del "**sistema Cayman**". Seguito dalla trasmissione **Matrix**, condotta da Alessio Vinci, che spiega ai proprietari di "**Superyachts**" il metodo per evitare "**legalmente**" il pagamento di imposte ed accise: si crea un bel "**trust**" all'estero che a sua volta controlla una serie di società costituite ad hoc, meglio se fuori dal territorio fiscale e doganale dell'Unione Europea (v. *British Virgin Islands e Cayman Island*).

Il compito di garantire l'operatività necessaria (es.: pubblicità, contratti di charter e relativi incassi conto terzi, gestione tecnica ed amministrativa, selezione equipaggi, etc.) per giustificare la qualifica "**commerciale**" di tali "**Superyachts**" (e le conseguenti agevolazioni fiscali, non imponibilità IVA in primis) è affidato ad un "**network**" di Agenzie fiduciarie, la maggior parte delle quali aventi sede in Costa Azzurra e Principato di Monaco. Un "**network**" di Agenzie fiduciarie che insiste nel promuovere "**charter**" con rate di nolo "**IVA exempt**", nonostante in tutti gli Stati della Comunità Europea dal 1° gennaio 2010 siano entrate in vigore le nuove regole sulla territorialità delle prestazioni di servizi ai fini IVA, previste dalla Direttiva 2006/112/CE come modificata dalla Direttiva 2008/8/CE. Regole che prevedono, relativamente ai **contratti di locazione e di noleggio di unità da diporto** (intese come "mezzi di trasporto") **a breve termine** (quelli di durata non superiore a 90 giorni), il versamento dell'IVA sui corrispettivi (charter fee) da parte della Società Armatrice nel territorio dello Stato Comunità Europea in cui dette unità da diporto sono fisicamente messe a disposizione del "**destinatario**" (inteso come "Conduttore" o "Noleggiatore").

Perchè le Agenzie associate a tale "**network**" possono operare tranquillamente adottando un regime fiscale diverso da quello sopra descritto, consentendo ai propri Clienti (Armatore e Noleggiatore) di evitare il pagamento dell'IVA sui corrispettivi del "charter"? Forse perchè le Società Armatrici per cui operano non sono identificate ai fini IVA nella Unione Europea o, se lo sono, evitano proprio di pagare la "fastidiosa" imposta sul valore aggiunto... L'attuale "modus operandi" prevede infatti che il "Noleggiatore" depositi presso l'Agenzia aderente a tale "**network**" (quella che gestisce il contratto di "charter") una somma di denaro equivalente all'IVA sul nolo complessivo, "**deposito**" che poi verrà restituito al "Noleggiatore" se durante il periodo di "charter" non ci sono state ispezioni da parte delle Autorità finanziarie.

Ovvero, per "dimenticare il pagamento dell'IVA" **si scommette sulla scarsità dei controlli** a cui sono sottoposti gli Yachts che battono bandiera straniera, per esempio della Gran Bretagna o delle Cayman!

Il secondo ostacolo utilizzato per rendere ancora più difficoltosi i controlli riguarda il tipo di contratto adottato dalle Agenzie associate a tale **"network"** per regolare i rapporti privatistici tra **"Owner"** (*Armatore*) e **"Charterer"** (*Noleggiatore*). Anche in questo caso, la trasmissione televisiva **Matrix** lo ha mostrato pubblicamente come esempio da seguire per sostenere il metodo **"IVA exempt"**: è redatto in lingua inglese ed è titolato **"MYBA Charter Agreement"**.

Sbaglia chi afferma che per far tornare sotto bandiera italiana sia sufficiente semplificare la nostra *"borbonica"* burocrazia; nessun proprietario di Yacht (*commerciale o meno*) rinunciarebbe alla *"paradisiaca"* situazione fiscale garantita dalla francese *"Costa Azzurra"* (*totale esenzione IVA, anche per le bandiere Extra-UE*) ed alle *"agevolazioni"* in termini di contratti di arruolamento degli equipaggi che sono concesse dagli Stati di quelle bandiere che sembrano *"ignorare"* le norme ILO e IMO in materia. Sbaglia anche chi si preoccupa solamente della possibilità di perdere il business della vendita di bottiglie di vodka o della fornitura di fiori o altri generi di confort, il tutto **"IVA exempt"**.

Perchè lo Stato italiano dovrebbe rinunciare ad incassare l'IVA su un giro di affari stimato recentemente da *Federagenti-Yacht* in 1 miliardo di euro, ovvero perdere 200 milioni di Euro?

Perchè le Società Armatrici e le tante Società di Servizi italiane, quelle vere, devono continuare a subire la concorrenza sleale da parte di soggetti stranieri che *"usano l'Italia come piscina privata"* durante il periodo estivo, dimenticando di pagare l'IVA sulle prestazioni di servizio svolte sul nostro territorio?

Non esistono risposte a questi *"perchè"*; quindi, non potendo auspicare che l'Italia adotti la paradisiaca situazione fiscale della francese Costa Azzurra (**"Superyachts IVA exempt"**) o che le nostre Autorità possano o abbiano la capacità operativa di controllare e sanzionare le situazioni di diffusa irregolarità sopra descritte, l'unica soluzione oggi percorribile l'ha suggerita **Matrix**: spostare all'estero la propria attività! Ma a noi questa soluzione non piace...

Le origini del formulario **"MYBA charter agreement"**

Il formulario **"MYBA charter agreement"** venne realizzato alla fine degli anni '80, per regolare *fittiziamente* i rapporti tra l'**Owner** ed il **Beneficial Owner** (*inteso come Charterer*), visto che all'epoca non esisteva ancora il fenomeno del **"Charter"**, inteso sia come nuova componente dell'economia reale, sia come fenomeno degno di inquadramento normativo.

L'impostazione generale sembrerebbe essere stata parzialmente influenzata da quella dei formulari *"Baltime"* e *"New-York Produce"*, pur non possedendo appieno le caratteristiche proprie del *"noleggio a tempo"*, nè in assoluto quelle della *"locazione"* o del *"trasporto marittimo di passeggeri"*.

L'atipica suddivisione delle obbligazioni tra **Owner** e **Charterer** apparirebbe totalmente disequilibrata e sfavorevole a quest'ultimo, tranne nel caso (*ininfluente*) in cui il **Charterer** coincida con il **Beneficial Owner**. In questa ipotesi è ovvio che il **Charterer-Beneficial Owner** accetti di buon grado di firmare un contratto in cui è obbligato a far fronte a tutte le spese conseguenti l'utilizzo dello Yacht nel periodo di tempo convenuto (*es.: consumo di combustibile, tasse locali, diritti di*

agenzia, cibo e bevande per sé ed i suoi ospiti, costi di ormeggio, etc.), oltre ovviamente al pagamento anticipato, in favore dell'**Owner**, del corrispettivo (*charter fee*) per ottenere il servizio reso dallo Yacht e dall'equipaggio. Come è ovvio che il **Charterer/Beneficial Owner** non sia minimamente preoccupato di verificare preventivamente le condizioni di efficienza, di mantenimento e di conservazione dello Yacht o il livello delle prestazioni fornite dall'equipaggio, nè di definire il trattamento fiscale (*IVA*) a cui deve essere assoggettato il corrispettivo (*charter fee*) o di approfondire le modalità di rendicontazione delle spese accessorie (*advance provisioning allowance*).

Il "MYBA charter agreement" nell'anno 2010

Da allora sono trascorsi vent'anni ed in tutti gli Stati rivieraschi del mondo sono state emanate norme specifiche, tese a regolamentare da un punto di vista amministrativo, tecnico e di sicurezza il settore del "*Charter Nautico*". Anche in campo fiscale sono state introdotte dall'Unione Europea numerose e significative novità, nel tentativo di arginare il diffuso fenomeno dell'evasione ed elusione fiscale che da sempre caratterizza il settore nautico.

Sembrirebbe, invece, che per il formulario "*MYBA charter agreement*" il tempo si sia fermato, visto che l'impostazione originaria non è stata modificata, tranne qualche piccolo "*restyling*" a livello grafico ed il tentativo (*non riuscito*) di manlevare ancor di più l'**Agente fiduciario dell'Owner** (*Central Agent o Agent*) dalle sue eventuali responsabilità.

In effetti tale formulario non aveva, nè ha, necessità di essere adeguato alle esigenze del mercato reale del "**Charter Nautico**", quello in cui i veri **Clienti** (*Charterer*) sono veramente interessati ad essere trattati come tali e ad ottenere le relative garanzie contrattuali. Il suo utilizzo, infatti, rimane consono a regolare solo ed esclusivamente i rapporti tra **Owner** e **Beneficial Owner** (*Charterer*), che rappresentano, in termini numerici, circa il 60% dei contratti di *Charter* conclusi nel mondo.

Contratti ovviamente "*fittizi*" e tesi solo a trasferire al **Charterer-Beneficial Owner** una serie di vantaggi fiscali (*es.: non imponibilità IVA e gasolio agevolato*) di cui altrimenti non avrebbe potuto beneficiare.

Un "*sistema*" ovviamente molto apprezzato dai **Charterer-Beneficial Owner** di tutto il mondo, tra cui moltissimi italiani. "*Sistema*" che in nessun caso potrebbe essere utilizzato se tali Yachts battessero bandiera italiana...

Considerando quindi la "*struttura atipica*" del formulario "*MYBA charter agreement*", recentemente **ISYBA** ha richiesto alle Agenzie appartenenti al "**Network MYBA**", per escludere in modo inequivocabile che tale formulario potesse essere assimilato all'ipotesi di "*time charter by demise*", di inserire in tale formulario questa clausola aggiuntiva:

"*Nothing contained in this agreement shall be construed as a demise of the Vessel to the Charterer and the Owner remain at all times responsible for her navigation and for due performance of related services*".

Le spiacevoli conseguenze fiscali derivanti dall'uso del "MYBA charter agreement"

Come è noto, dal 1° gennaio 2010 è entrata in vigore in tutti gli Stati aderenti alla Comunità Europea la Direttiva 2008/8/CE che detta norme uniformi in materia IVA per quanto riguarda il "luogo delle prestazioni di servizi".

Sebbene tali regole siano state emanate per incidere profondamente sulla territorialità delle prestazioni di servizi ai fini IVA, individuando lo Stato in cui una determinata prestazione di servizi deve essere assoggettata ad imposta, la loro pratica applicazione non sembra essere altrettanto caratterizzata dal rispetto del principio di "uniformità".

Nel caso specifico delle prestazioni di servizio relative ai contratti di locazione e di noleggio di unità da diporto (*intese come "mezzi di trasporto"*) a breve termine (*quelli di durata non superiore a 90 giorni*), devono essere assoggettate ad IVA nel territorio dello Stato Comunità Europea in cui dette unità da diporto sono fisicamente messe a disposizione del "destinatario" (*inteso come soggetto passivo o meno, v. articolo 56 della Direttiva IVA*).

Onde contrastare i diffusi fenomeni di **evasione** ed **elusione** fiscale propri del settore nautico, anche la **Gran Bretagna** (v. *Brief 56/2009 - VAT treatment of yacht chartering or leasing activities*) e l'**Isola di Man** (v. *Practice Notice 26th april 2010 - Yacht leasing and chartering structures*) hanno emanato disposizioni tese a limitare l'attività armatoriale di "charter" solo a quelle società che la svolgono davvero nei confronti di **Clienti terzi** e non verso i **Beneficial Owners**.

Qualche dubbio poteva ancora sussistere circa l'inquadramento giuridico dei "**Commercial Yachts**" e del conseguente trattamento fiscale (IVA) sui corrispettivi del noleggio (*Charter*), ovvero se dovevano essere considerati "**Pleasure vessel in commercial use**" (*unità da diporto utilizzate per fini commerciali*) oppure "**Qualifying ship**" (*navi mercantili*).

In Italia ci ha recentemente pensato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (*Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne - Divisione 6*) con la circolare 18 maggio 2010 (*Formalità di arrivo e partenza per navi destinate esclusivamente a noleggio per finalità turistiche (art. 3 L. 172/2003) e navi da diporto estere adibite a noleggio (Commercial Yacht)*) a chiarire la situazione: sono considerate in ogni caso "**unità da diporto**".

In particolare, secondo tale circolare:

1. Possono certamente essere ritenute esenti dagli obblighi relativi all'espletamento delle formalità di arrivo e partenza:
 - 1.1 tutte le unità che effettuano navigazione lusoria, di diporto "puro" (siano esse nazionali, comunitarie o extracomunitarie), sono esenti dalle formalità di arrivo e partenza;
 - 1.2 le unità da diporto nazionali e comunitarie adibite ad usi commerciali, ferme restando, in entrambi i casi 1.1. e 1.2, per le unità di bandiera estera, le disposizioni relative al rilascio del "costituito in arrivo", laddove previsto.
- 2) Per le unità di bandiera extracomunitaria, la natura di "commercial yacht", "yacht for commercial use", "commercial vessel" o denominazioni similari in cui si traduce la specifica destinazione al noleggio, deve poter essere riscontrabile dai documenti di bordo (ad es. certificate of registry), verificando che ricorra una delle suddette denominazioni, nonchè l'espressa limitazione dei 12 passeggeri trasportabili, evitando così di ammettere alle semplificazioni unità classificabili come "passengers ships").

La precisazione di cui sopra ha una importante conseguenza in materia fiscale; infatti, in base a quanto disposto dalla Direttiva 2008/8/CE:

- 1) le unità da diporto sono considerate "mezzi di trasporto";
- 2) nel caso di "noleggio a breve termine di mezzi di trasporto" (durata non superiore a 90 giorni), per luogo della prestazione deve intendersi quello in cui l'unità è effettivamente messa a disposizione del Noleggiatore, ovvero il Porto di imbarco;
- 3) ai fini del computo dell'Imposta sul Valore Aggiunto che il Noleggiatore dovrà corrispondere sul nolo, si applicano le seguenti regole:
 - i) se il Porto di imbarco è situato nel territorio di uno Stato appartenente alla Comunità Europea (CE), il nolo deve essere assoggettato ad IVA in base alle regole vigenti in tale Stato;
 - ii) se il Porto di imbarco è situato nel territorio di uno Stato non appartenente alla Comunità Europea (CE) e la nave è utilizzata nel territorio di uno Stato appartenente alla Comunità Europea (CE), il nolo deve essere assoggettato ad IVA in base alle regole vigenti in tale Stato;
 - iii) se il Porto di imbarco è situato nel territorio di uno Stato appartenente o meno alla Comunità Europea (CE) e la nave è utilizzata nel territorio di uno Stato non appartenente alla Comunità Europea (CE), il nolo non è soggetto ad IVA.

Appare quindi del tutto illegittima la pretesa da parte delle Agenzie appartenenti al "Network MYBA" di pubblicizzare e contrattualizzare accordi economici relativi a contratti di noleggio che prevedano un regime fiscale differente da quello, uniforme, imposto dall'Unione Europea. In altre parole non è possibile applicare il sistema "IVA exempt" alle rate di nolo relative a contratti di noleggio che prevedano come "luogo di messa a disposizione" un qualunque porto all'interno del territorio dell'Unione Europea.

Questa è la ragione per cui **ISYBA**, recentemente, ha richiesto alle Agenzie appartenenti al "Network MYBA" di inserire nel formulario "MYBA charter agreement" questa clausola aggiuntiva a tutela dei veri **Charterer**:

"All amounts within this Agreement are inclusive of any VAT that may be due to the Owner. The Owner confirms to know all information to perform this Charter may need for being able to comply in all respects with the VAT Directive CD 2006/112/EC as amended by CD 2008/8/EC and any applicable VAT legislation. The Owner shall indemnify the Charterer on a continuing basis against any liability, including any interest, penalties or costs incurred, which is levied, demanded or assessed on the Charterer at any time in respect of the Owner's failure to account for or to pay any VAT relating to payments made to the Charterer under this Agreement."

Il nuovo formulario "ISYBA-YCRUISE" - dedicato ai "Real Charterer"

Per ovviare a tutte le incongruenze contenute nel formulario "MYBA charter agreement" ed al fine di evitare che i "Veri

Noleggianti" (*Real Charterer*) possano essere confusi con i **"Noleggianti di comodo"** (*Beneficial Owners*), **ISYBA** ha deciso di realizzare e pubblicare un nuovo formulario dedicato al **"noleggio di unità da diporto"**, identificato con la denominazione **"ISYBA-YCRUISE"**.

Di seguito si evidenziano le principali novità che caratterizzano questo nuovo modello contrattuale:

- a) identificazione approfondita dell'unità da un punto di vista amministrativo, tecnico e fiscale;
- b) definizione chiara e trasparente delle prestazioni di servizi che la società armatrice deve rendere al **"Noleggiatore"** (*Real Charterer*);
- c) scomposizione dei corrispettivi che il Noleggiatore dovrà pagare alla società armatrice in una parte fissa ed una variabile (*dipendente dall'utilizzo effettivo dell'unità*);
- d) ridefinizione dei diritti e doveri (*obbligazioni contrattuali*) attribuiti alla Società Armatrice ed al **"Noleggiatore"** (*Real Charterer*);
- e) introduzione di una specifica clausola IVA nella quale sono spiegate le regole vigenti e quelle su cui dovrà effettuarsi a fine periodo il computo delle imposte gravanti sui corrispettivi, con emissione della relativa fattura.

Ovviamente i **Soci di ISYBA** hanno già ricevuto e possono di conseguenza utilizzare questo nuovo formulario, che è a disposizione di tutte le Autorità preposte alle attività di verifica e controllo in versione **"draft"**, scaricabile dalla sezione **"No Tips"** del sito web di **ISYBA**.