

Il contratto di servizi logistici negli ordinamenti francese, spagnolo e tedesco

Come si è visto, in Italia il contratto atipico di servizi logistici non ha una propria disciplina normativa e neppure la giurisprudenza ha ad oggi fornito indicazioni univoche, che possano guidare gli operatori del settore nell'esercizio della propria attività.

Neppure l'Unione Europea, almeno per il momento, ha dettato una disciplina uniforme per questo tipo di contratto. La Risoluzione del Parlamento europeo del 19 gennaio 2017 sulla logistica nell'UE e sul trasporto multimodale nei nuovi corridoi TEN-T (2015/2348(INI)) fa peraltro ipotizzare un intervento normativo in un prossimo futuro. Infatti, nei Considerando che precedono la Risoluzione, il Parlamento europeo, dopo aver sottolineato "che la logistica riveste un ruolo fondamentale, spesso non adeguatamente riconosciuto, nel garantire l'efficienza e la sostenibilità delle operazioni di trasporto merci nell'UE" ed evidenziato "la necessità di formulare una nuova strategia UE per la logistica del trasporto merci" (Considerando 4), ha affermato "il bisogno di potenziare il trasporto combinato e modernizzare le attuali norme UE" (Considerando 39).

In questo contesto, nell'attesa di un effettivo intervento uniformatore in sede comunitaria può risultare utile, anche per eventualmente trarre qualche utile indicazione *de iure condendo*, vedere cosa accade nei principali paesi dell'Unione Europea nei quali, esattamente come in Italia, la logistica riveste un'importanza centrale per lo sviluppo dei traffici e dell'economia.

GERMANIA

Nell'ordinamento tedesco non esiste una disciplina normativa del contratto di logistica.

Il contratto di logistica viene inteso come un contratto atipico "misto" che comprende prestazioni di altri contratti tipici (contratto di spedizione, trasporto, deposito, appalto).

In assenza di una disciplina normativa, in caso di inadempimento occorre fare riferimento alle norme codicistiche previste per ciascun tipo contrattuale di volta in volta individuato.

Nella prassi è peraltro frequente -limitatamente ai rapporti fra "operatori professionali"- la pattuizione fra le parti di condizioni generali "suggerite" dalle associazioni di categoria. Per la loro validità ed efficacia non occorrono forme particolari (ad es. si ritiene sufficiente che la parte interessata, prima della conclusione del contratto, renda noto all'altra parte, in modo chiaro ed inequivoco, che i loro rapporti saranno disciplinati da tali clausole).

Molto diffuse tra gli operatori del settore sono le cd. *Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen* – Condizioni generali tedesche di spedizione" (ultima versione ADSp 2017).

Le ADSp 2017, se richiamate, si applicano ai servizi di logistica considerati "tipici" del contratto di spedizione (ossia pesatura, etichettatura e movimentazione delle merci all'interno dei magazzini, loro consolidamento in pallette ecc.).

Alle ADSp si affiancano le cd. *Logistik - Allgemeine Geschäftsbedingungen* – "condizioni generali di logistica" (ultima versione Logistik-AGB 2019), che disciplinano i servizi di logistica "aggiuntivi"/ "non tipici" che non siano già ricompresi

- (i) o in un contratto disciplinato in base alle ADSp
- (ii) o in un contratto di trasporto, spedizione o deposito,

Le Logistik-AGB disciplinano dettagliatamente la responsabilità dell'operatore di logistica limitandola a

- 20.000 Euro per danni a cose e per sinistro
- 125.000 Euro per serie di eventi dannosi (a cose) derivanti dalla medesima causa
- 20.000 Euro per danni diversi dai danni a cose e per sinistro.

Da tali limitazioni sono espressamente esclusi i danni a persone.

Sia le ADSp che le Logistik-AGB prevedono espressamente l'obbligo per l'operatore di logistica e/o lo spedizioniere di procurarsi un'adeguata copertura assicurativa della responsabilità civile derivante dall'esercizio della propria attività.

FRANCIA

Neppure l'ordinamento francese, che pure è uno dei più dirigisti tra quelli dei paesi dell'Unione, ha disciplinato in alcun modo il contratto servizi di logistica (salvo miglior verifica, perché il 19 novembre 2019 è stata approvata la c.d. LOM – *Loi d'Orientation et Mobilité*, che potrebbe contenere anche norme in tema di logistica).

La giurisprudenza e la dottrina francesi, che inizialmente avevano sposato la teoria della *prevalenza*, affermando che occorre verificare in concreto, con riferimento allo specifico contratto di logistica, quale sia la prestazione prevalente ed applicare all'intero contratto la normativa che regola tale prestazione, nel corso degli anni, a partire da una sentenza della Corte di Versailles del 1999, hanno vissuto il medesimo travaglio che si è verificato in Italia (e come si vedrà, anche in Spagna), oscillando tra il criterio dell'*integrazione* -che si fonda sul presupposto che sia necessario individuare le varie prestazioni pattuite in contratto ed applicare a ciascuna di esse la normativa sua propria- e quello della *combinazione*, in base alla quale al contratto atipico occorre applicare, come disciplina generale, quella della prestazione prevalente integrata dalle discipline delle altre prestazioni inerenti alla fase in cui si è verificato il danno.

Analogamente a quanto accaduto in Germania, Belgio e Olanda, per sopperire alla carenza di disciplina normativa l'associazione di settore TLF – Transport et Logistique de France ha predisposto delle Condizioni Generali, la cui versione più recente è stata pubblicata nel 2017.

A norma dell'art. 6 di dette Condizioni il limite della responsabilità dell'operatore della logistica è di

- 60.000 Euro per evento dannoso con il sottolimito di
- 20,00 Euro per kg. di merce perduta o avariata

SPAGNA

L'ordinamento spagnolo ha precocemente riconosciuto la figura dell'"operatore della logistica" sin dal 1987. Infatti l'art. 122 della L. 19.11.1987 ha definito l'operatore della logistica come "*un fornitore di servizi specializzato nell'organizzazione, gestione e controllo, deposito e distribuzione di merci per conto terzi*".

Senonché a tale riconoscimento non ha fatto seguito una qualche disciplina normativa del contratto di servizi logistici, salva la previsione dell'art. 9 della L. 15/2009, secondo cui al trasporto eseguito nell'ambito di un contratto di logistica si applicano le norme proprie del contratto di trasporto. L'art. 9 non indica, invece, la disciplina da applicarsi alle altre attività svolte dall'operatore di logistica.

La materia è pertanto oggetto di contrasti giurisprudenziali e dottrinali analoghi a quelli che abbiamo visto sussistere nel nostro ordinamento.

La giurisprudenza spagnola ha in passato adottato la teoria della *prevalenza* (tuttavia con la precisazione che, per effetto del citato art. 9 della L. 15/2009, la fase del trasporto è sempre assoggettata alla normativa del trasporto) ma di recente pare orientarsi verso quella della *combinazione*.

* * *

Per completezza pare utile fare un breve cenno alla disciplina degli ordinamenti di due paesi molto importati per la logistica, quali Olanda e Belgio.

OLANDA

Il contratto di servizi logistici non è disciplinato da norme di legge. E' molto diffuso nella prassi, in sede di stipulazione dei contratti, il richiamo alle condizioni generali predisposte dalla locale associazione degli spedizionieri (FENEX), la cui versione più recente risale al 2018.

Tali condizioni generali (art. 11) limitano la responsabilità dello spedizioniere e/o dell'operatore della logistica a:

- 10.000 DSP (ossia 12.500 Euro) per evento dannoso o serie di eventi dannosi derivanti dalla medesima causa con il sottolimito di
- 4 DSP (ossia 5 Euro) per kg. di merce perduta o avariata.

E' espressamente escluso il risarcimento dei danni da mancato profitto e di quelli indiretti.

BELGIO

Il quadro è analogo a quello olandese. Infatti, in assenza di una disciplina normativa specifica sono state predisposte e diffusamente adottate dal mercato le Condizioni Generali dei servizi logistici, la cui ultima edizione risale al 2015 e risultano particolarmente favorevoli agli operatori della logistica.

Gli art. 4.2 e 4.3 prevedono, infatti, un lungo elenco di esclusioni della responsabilità mentre l'art. 4.4 introduce, per i casi in cui la responsabilità sussista, i seguenti limiti:

- 25.000 Euro per evento dannoso o serie di eventi dannosi derivanti dalla medesima causa con il sottolimito di
- 8,33 DSP (ossia 10 Euro circa) per kg. di merce perduta o avariata

* * *

In sintesi, dunque:

- nessuno dei principali paesi europei ha una disciplina normativa del contratto di servizi logistici,
- nei paesi del nord Europa il vuoto legislativo è stato di fatto colmato dagli operatori della logistica e dalle loro associazioni, che hanno predisposto condizioni generali di contratto -peraltro significativamente diverse da paese a paese- e le hanno imposte sul mercato, facendo sì che i propri associati le richiamino sistematicamente nelle quotazioni, nei contratti, nelle fatture, sui propri siti internet e persino in calce alla corrispondenza ordinaria.

In questo contesto, considerata la centralità della logistica per lo sviluppo dell'industria e dei commerci e, più in generale, dell'economia, anche in vista delle nuove sfide poste dalla necessità di protezione dell'ambiente, che impongono d'immaginare e creare un sistema di distribuzione delle merci che risponda a detta necessità, non v'è dubbio che un intervento normativo a livello comunitario, che uniformasse la disciplina e indirizzasse il futuro del settore, sarebbe di grande utilità.

Per il momento e fintanto che non si sarà raggiunto -per via normativa o giurisprudenziale- un minimo di uniformità nella disciplina del contratto di servizi logistici a livello nazionale ed internazionale, la frammentazione del quadro normativo non può che determinare una generale incertezza, di cui forse possono beneficiare periti e avvocati ma che sicuramente non giova alle imprese del settore e, più in generale, all'Italia e ai paesi dell'Unione.

Avv. Stefano Taccioli