

## PD, distributie en logistiek,



*In de jaren 70 hebben vooral grotere transportbedrijven geleidelijk aan nieuwe vormen van dienstverlening ontwikkeld, waarmee aan de klant niet alleen het vervoer van A naar B kon worden aangeboden, maar ook tal van andere activiteiten, zodat de klant, opdrachtgever of verlader zich kon beperken tot de kernactiviteiten, namelijk de productie van of handel in producten. De gehele logistiek of wel de beheersing van de goederenstroom van producent tot gebruiker werd vanaf die tijd steeds vaker uitbesteed aan zogeheten logistieke dienstverleners.*

Logistieke dienstverleners zijn hun activiteiten physical distribution (PD) gaan noemen ter onderscheiding van het reeds bestaande algemene distributievervoer. Later is voor deze activiteiten ook de term Value Added Logistics (VAL) steeds gangbaarder geworden. Een aantal van deze ondernemingen maakt voor het transportgedeelte van de logistieke keten vaak gebruik van eigen rijders, die daardoor geconfronteerd kunnen worden met steeds andere (vervoers-)voorwaarden dan de vertrouwde CMR of AVC. Nu in de loop van het jaar 2002 ook nog geheel herziene Algemene Vervoercondities, de AVC 2002, zullen verschijnen is het tijd om het inmiddels ontstane woud aan logistieke voorwaarden op een rijtje te zetten.

### PD-voorwaarden 1983

De historie gaat terug tot 1983. De hierboven geschetste ontwikkelingen hebben de behoefte gecreëerd aan speciaal toegesneden voorwaarden voor deze tak van sport. Verladingsorganisatie EVO en vervoersorganisatie NOB-Wegtransport hebben toen gezamenlijk op 1 september van dat jaar hun Physical Distribution Voorwaarden gedeponereerd. De PD-voorwaarden 1983 hadden het voordeel, dat ze toen nog de enige condities waren op dat terrein en daardoor enige uniformiteit boden. Bovendien waren daarin voor tal van situaties in de praktijk regelingen opgenomen. Daardoor werden ze echter ook minder goed leesbaar en juridisch lastig toe te passen.

In verband met het nieuwe vervoerrecht dat eveneens op 1 september 1993 in werking trad waren de PD-voorwaarden van 1983 reeds bij het moment van hun verschijnen al weer aan herziening toe. Die herziening heeft echter lang op zich laten wachten, namelijk tot 1996, zodat de PD-voorwaarden uit 1983 ondanks toenemende kritiek het betrekkelijk lang hebben uitgehouden. Dat nieuwe vervoerrecht bestond uit de Wet Overeenkomst Wegvervoer (WOW), die op 1 september 1983 in werking trad en die per 1 april 1992 is opgenomen in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en daarnaast uit de Algemene Vervoercondities 1983. De AVC 1983 verving de AVC van 1950 en werd een jaar later vervangen door de AVC 1984. De EVO heeft zich later aan de ondersteuning van de voorwaarden onttrokken en ook enkele vooraanstaande rechtsgeleerden leverden kritiek op de voorwaarden.

### PD-voorwaarden 1997 van de SVA

In het kader van de Stichting Vervoeradres (SVA) in Den Haag werd daarom gewerkt aan modernisering van de PD-voorwaarden uit 1983. Omdat betrokken organisaties het echter lange tijd niet eens konden worden, ontstonden er langdurige impasses in het overleg. Pas 14 jaar later op 28 november 1997 zijn door de Stichting Vervoeradres nieuwe PD-voorwaarden gedeponereerd. Deze hebben het CMR als uitgangspunt voor de aansprakelijkheid van het gehele traject, dus ook voor de opslag, handling, etcetera. Naar de verlader toe biedt dat de

# een woud aan voorwaarden

duidelijkheid van één uniform regime. Omdat de verlader vaak niet kan nagaan waar in de logistieke keten schade is ontstaan, tijdens transport of in de loods, is er bewust gekozen voor eenzelfde aansprakelijkheid voor de gehele logistieke keten. Er is tevens bewust gekozen voor het CMR, omdat dat immers al dwingend recht is voor het wegvervoer gedeelte, waarvan dus niet mocht worden afgeweken.

Voor dat het zover was, hadden zowel de FENEX als Physical Distribution Group van Transport en Logistiek Nederland al gekozen voor een andere benadering. Nog weer daarvoor, namelijk op 1 maart 1994 zijn ook nieuwe Veemcondities Amsterdam-Rotterdam gedeponeerd, die een gunstige aansprakelijkheidsregeling bevatten voor de bewaarnemer (veem) bij opslag van goederen nog gebaseerd op schuld aansprakelijkheid. Daarnaast bestonden toen nog de Rotterdamse opslagvoorwaarden.

## FENEX

Op 15 november 1995 heeft de Fenex een pakket, bestaande uit een Logistiek Raamcontract, Voorwaarden voor Logistiek Activiteiten en nieuwe Nederlandse Opslagvoorwaarden gedeponeerd. De Rotterdamse Opslagvoorwaarden zijn ingetrokken. Met dit pakket wordt een flexibel product geleverd. In de overeenkomst kan worden aangekruist welke activiteiten zijn overeen gekomen, waarnaar voor het vervoer en expeditie wordt doorverwezen naar bestaande voorwaarden en voor de logistiek – en opslag activiteiten gebruik kan worden gemaakt van de andere beide producten in het pakket.

## PDG

Op 1 februari 1996 heeft de Physical Distribution Group (PDG) van Transport en Logistiek Nederland zelf nieuwe PD-voorwaarden gedeponeerd. Deze voorwaarden bieden in tegenstelling tot de Fenex-voorwaarden wel een eigen regeling voor het vervoer. In tegenstelling echter tot de PD-voorwaarden van de Stichting Vervoeradres gaan de PD-voorwaarden van de PDG niet uit van een uniform aansprakelijkheidsregime voor het gehele traject voortransport, opslag en handling en natransport, maar verschiet het regime van kleur als ware het een kameleon, afhankelijk van de activiteiten die worden verricht. Is er sprake van binnenlands vervoer, dan is het regime vergelijkbaar met de AVC, voor internationaal vervoer geldt natuurlijk het CMR en voor opslag en handling in de loods is een met vervoerdersaansprakelijkheid vergelijkbaar regime opgenomen, dat zwaarder is dan de Veemcondities Amsterdam-Rotterdam. Nadeel van de PD-voorwaarden is, dat ze nadrukkelijker overeen gekomen moeten worden, omdat ze eenzijdig dus zonder instemming van verladers zijn gedeponeerd, terwijl de PD-voorwaarden van de SVA de instemming hebben van de EVO.

## AVD

Ook nadien bleef het niet stil in voorwaardenland. Zo zijn op 9 maart 2000 voor het algemeen distributie-

vervoer in Nederland door de SVA de Algemene Voorwaarden Distributievervoer gedeponeerd. In februari 2001 zijn door de SVA Algemene Opslagvoorwaarden gedeponeerd, niet te verwarren met de hierboven aangegeven Nederlandse Opslagvoorwaarden van de Fenex uit 1995. Vervolgens hebben de AVC 1983 een revisie ondergaan in verband met aanvullende bepalingen voor overbelading en zijn deze AVC 1983 op 10 juli 2001 opnieuw gedeponeerd. Tenslotte heeft de SVA aangekondigd, dat in de loop van 2002 geheel nieuwe Vervoerscondities zullen verschijnen, de AVC 2002.

In het bovenstaande zijn slechts de condities genoemd voor zover deze in relatie staan tot wegtransport en logistiek en daardoor ook voor de eigen rijder van belang kunnen zijn. De benamingen lijken veel op elkaar. Daarom is het aan te bevelen bij twijfel in geval van een verwijzing op de vrachtbrief naar de complete tekst van de voorwaarden te vragen. Vervolgens kan dan bij de verzekeraar worden getoetst of de vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering van de eigen rijder dekking biedt voor de aansprakelijkheden die op grond van die voorwaarden op hem rusten. Het voordeel van een dergelijk woud aan voorwaarden is wel, dat er wat te kiezen valt afhankelijk van hetgeen in de markt wenselijk en commercieel haalbaar is.

## Performance operators

Vanzelfsprekend zou het voor dit artikel te ver gaan om alle overeenkomsten en verschillen tussen de diverse voorwaarden aan te geven. Veel voorwaarden hebben gemeenschappelijk, dat bij het uitbesteden van logistiek door de verladers de aansprakelijkheid van de logistiek dienstverlener voor gevolgschade wordt uitgesloten, waardoor de verladers, als het is misgegaan, vaak nog blijven zitten met schade die minder eenvoudig op de logistieke dienstverlener te verhalen is, zoals verlies van omzet en klanten. Heeft de logistiek dienstverlener er duidelijk met de pet naar gegooid, dan zou deze zich niet te goeder trouw moeten kunnen beroepen op algemene voorwaarden, maar zou ook die schade op hem verhaald moeten kunnen worden. Logistieke dienstverleners concurreren tegen elkaar op basis van het aanbieden van zo hoog mogelijke zogenaamde performance operators, dus zo min mogelijk breuk of manco's. Het is niet meer dan redelijk, dat die garanties dan ook worden waargemaakt door middel van een uitgebreidere aansprakelijkheid.

## Check points

Tenslotte is het van belang om in de overeenkomst zogenaamde check points in te bouwen nu zo veel logistieke activiteiten in een hand, namelijk van de logistiek dienstverlener worden gelegd, vooral wanneer verschillende regimes gelden voor die activiteiten en er dus moet worden vastgesteld in welk traject schade is ontstaan. •



Mr. H.C. van den Akker,  
[www.transportadvocaat.com](http://www.transportadvocaat.com)