

"Ze houden m'n vrachtwagen vast"

Even voorstellen. Murk Muller (38), Nederlands advocaat en Duits Rechtsanwalt. Woonachtig in Berlijn. "Op dit moment de interessantste stad in Europa, omdat er geen andere plek is waar Oost- en Westeuropa op zo'n dramatische manier bij elkaar komen." Naast zijn interesse voor de grote landelijke politieke kwesties, staat Muller ook klaar om in te grijpen bij individuele politieke problemen. Op de weg.

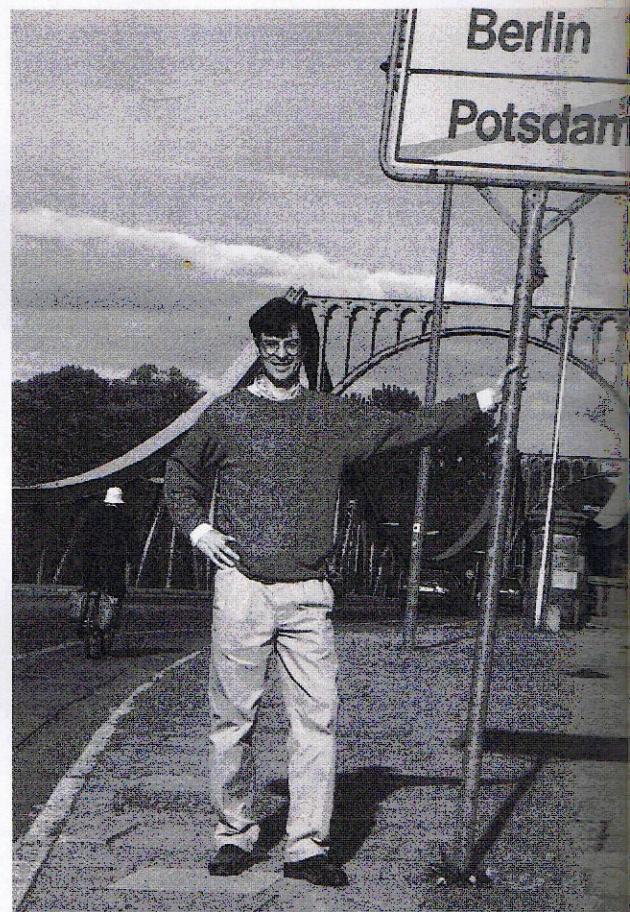
Hoe werkt een transportadvocaat in Berlijn?

"Mijn kantoor is virtueel georganiseerd. Dat betekent, dat mijn medewerkers en ik vanuit huis werken, met een centraal secretariaat. Hier komt de post binnen, hangen de dossiers en staat de server. Deze stelt alle stukken en verdere dossierinformatie 'online' aan ons (thuis) ter beschikking."

Wat 'heeft' Muller met transport?

"Naar mijn loopbaan als advocaat kijkend, is transport mijn eerste liefde en Oosteuropa mijn tweede. In Berlijn heb ik beide kunnen combineren. Ik kom uit de hoek van de ladingschades. In Amerika en Nederland heb ik mij voornamelijk met maritieme ladingschades beziggehouden. Je kunt mij het beste zien als juridisch troubleshooter voor de transportbranche. Omdat de problemen, waar de intermodale transportbranche mee geconfronteerd kan worden, veelzijdig zijn, ook op juridisch gebied, is het niet mogelijk om al die facetten te beheersen. Wanneer ik mij in een bepaald geval niet competent

Het reële secretariaat waar Murk Muller en zijn collega's virtueel kantoor houden.



Transportadvocaat Murk Muller bij de Glienicker brug in Berlijn, waar de spionnen tussen Oost en West werden uitgewisseld.

acht om te helpen, dan weet of zoek ik een collega of iemand uit een andere discipline die concrete hulp kan bieden."

Wat kan Muller betekenen voor een Nederlandse vervoerder op de Duitse weg?

"Een voorbeeld. Op een maandagmiddag om half vijf, belde een eigen rijder op. Hijzelf was onderweg naar Noorwegen, maar de chauffeur van zijn andere wagen zat in de problemen: "Ze houden m'n vrachtwagen in Hamburg vast". Wie? De politie? Een deurwaarder? De boosdoener bleek de ontvanger van de vracht te zijn. Deze had direct na aankomst met een andere vrachtwagen, de vrachtwagen van mijn cliënt klemgereden op zijn terrein. Achtergrond van deze actie was een zakelijk geschil met de leverancier en afzender van de lading.

"Mijn cliënt had een maand tevoren, tezamen met de chauffeur in Hamburg, goederen van de leverancier naar de Hamburgse ontvanger vervoerd. De ontvanger vermoedde nu, dat mijn cliënt handlager van de leverancier was geweest en hoopte door 'retentie op de vrachtwagen' een schadevergoeding af te dwingen.

wagen in Hamburg vast"

Zowel telefonisch als met de fax was er geen beweging in de zaak te krijgen. Ik ben de volgende morgen naar Hamburg gevlogen om de ontvanger aan het verstand te peuteren, dat, wat er ook gebeurd mocht zijn, er voor hem niet zoiets als retentierecht op een vrachtwagen bestaat."

"Om half een dinsdagmiddag kwam ik bij de ontvanger aan. Ik kreeg te horen dat er aangifte bij de politie was gedaan en dat er elk moment een rechercheur werd verwacht. Deze zou de chauffeur van mijn cliënt ondervragen. Ik dreigde eveneens met aangifte en een kort geding. En verder met het indienen van een klacht bij de Duitse en Nederlandse beroepsorganisaties en met het inschakelen van de pers. De ontvanger stond erop de uitkomst van het verhoor af te wachten, voordat hij een beslissing nam. Ik had mijn cliënt gezegd dat de chauffeur niets mocht zeggen als ik er niet bij was. De rechercheur, die om half twee op kwam dagen, was daarom wel gedwongen mij bij het verhoor te laten zijn. Ik had slechts een minuut de tijd om vooraf, alleen met de chauffeur te spreken en stelde maar een vraag: 'Wist U ervan bij het laden?' 'Nee!', was zijn overtuigende antwoord. 'Dan weet ik genoeg', antwoordde ik.

"Tijdens het verhoor, dat drie uur duurde, wist de chauffeur de rechercheur langzaam van zijn onschuld en die van mijn cliënt te overtuigen. Aan het einde van het verhoor verzocht ik de rechercheur zijn indruk van de zaak aan de ontvanger mee te delen. Hij zei in eerste instantie dat hem dat niet was toegestaan. Maar na wat druk uitgeoefend te hebben, was hij toch bereid naar de ontvanger toe te gaan. 'Mal sehen, was er mich fragt', strubbelde hij nog wat tegen."

"Ik bleef discreet op de gang wachten. Maar na het ondersje met de rechercheur, bleek de ontvanger toch bereid om de vrachtwagen te laten gaan. Mits de chauffeur en ik schriftelijk verklaarden wat er in het verhoor als getuigenis was afgelegd. Die verklaring hebben wij gegeven, en om half zes reden we gezamenlijk in de vrachtauto van het erf van de ontvanger af. De chauffeur draaide nog even het raam open en riep grijnzend naar het personeel van de ontvanger: 'Als ik de volgende keer kom, gaan jullie me dan nog een keer vasthouden?'. Op weg terug naar Berlijn dacht ik: 'Nu weet ik weer waarom ik transportrecht gekozen heb'."

Waar zitten de grootste knelpunten in de wegtransportregelgeving?

"Hoewel het CMR-Verdrag wellicht het beste en duidelijkste vervoersrechtelijke internationale verdrag is, is de civielrechtelijke aansprakelijkheid van de wegvervoerder tegenover zijn opdrachtgevers toch nog een gecompliceerde zaak. De beste raad die ik eigen rijders kan geven is om een goede CMR-verzekering af te sluiten. Met 'goed' bedoel ik een verzekering die alle soorten van vervoer dekt, die men op zich kan nemen.

Daarbij wil ik in het bijzonder op het cabotagevervoer in Duitsland wijzen. Volgens het nieuwe Duitse transportrecht, kan een opdrachtgever de vervoerder bij een transport binnen de Duitse grenzen opzadelen met een beperkte aansprakelijkheid van 40 SDR per kilogram in plaats van de 8,33 SDR limiet van de CMR. Mijn raad: Zorg ervoor dat die verhoogde aansprakelijkheid door de Nederlandse CMR verzekering gedekt is."

Waar moeten Nederlandse chauffeurs in Duitsland rekening mee houden?

"Of er in Duitsland meer of strenger gecontroleerd wordt, kan ik niet beoordelen. Wel heb ik de indruk dat in Duitsland versterkt technische controles worden uitgevoerd, om voornamelijk gebrekkige Oost-Europese vrachtwagens van de weg te kunnen halen."

Waarvoor kan een Nederlandse vervoerder contact met u opnemen?

"Met boetes houd ik mij in principe niet bezig. Als ik zulke gevallen krijg, raad ik meestal een collega aan, die deskundig is op het gebied van strafrecht en wegenverkeersrecht. Wel houd ik mij regelmatig met douanezaken bezig. Zo is de grensovergang bij Frankfurt/Oder voor mij een druk werkerrein (In een van de komende nummers hierover een praktijkverslag-red.). Verder heb ik mij bezig gehouden met het 'Scheinselbständigkeitsgesetz', dat sinds 1 januari 1999 in Duitsland geldt.

Deze Duitse nationale wet stelt dat een eigen rijder die geen werknemers in dienst heeft en voornamelijk voor één opdrachtgever rijdt, 'een werknemer van die opdrachtgever is'. Tenzij de opdrachtgever, of de eigen rijder het tegendeel kan bewijzen. Lukt dit niet dan moeten de eigen rijder en zijn opdrachtgever sociale lasten afdragen. Deze wet geldt voor in Duitsland gevestigde eigen rijders (en voor ieder andere "free-lancer") en brengt hen in een ongunstige concurrentiepositie ten opzicht van hun collega's uit andere landen."

Ook in Nederland doen steeds meer geluiden de ronde over gelijkstelling van eigen rijders aan werknemers op bepaalde punten. Deze discussie wordt gevoerd rondom een Europees initiatief rond rijtijden. Maar ook inzake de voortgang van een Nieuwe Wet voor het Goederenvervoer is sprake van nieuwe bepalingen van eigen rijders en werknemers in loondienst. Voor beiden geldt dat er nog geen concrete beslissingen zijn genomen. •

Murk Muller: "Naar mijn loopbaan als advocaat kijkend, is transport mijn eerste liefde en Oosteuropa mijn tweede. In Berlijn heb ik beide kunnen combineren."

