

Mr. M.A.W. van Maanen*

De verklaring voor recht door de Nederlandse wegvervoerder, revisited

Art. 31 van het CMR-Verdrag¹ regelt de belangrijkste vragen van het internationale procesrecht terzake geschillen die voortvloeien uit internationaal wegvervoer: de internationale bevoegdheid (lid 1), litispendingie (lid 2), de tenuitvoerlegging van vreemde vonnissen (lid 3 en 4) en de vrijheid van het stellen van zekerheid voor proceskosten (lid 5). Over art. 31 is in de CMR-praktijk veel te doen geweest in het kader van de verklaring voor recht door de Nederlandse wegvervoerder. De vervoerder vordert dan dat de rechter voor recht verklaart dat hij niet aansprakelijk is, althans dat hij gerechtigd is om zich te beroepen op de CMR-limiet die zich op grond van art. 23 jo. 25 CMR beperkt tot SDR 8,33 (ca. 10 euro) per verloren of beschadigd bruto kg. In dit artikel wordt kort stil gestaan bij recente ontwikkelingen.

1. DOORBREKING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Art. 29 lid 1 CMR bepaalt dat de wegvervoerder zich niet op de aansprakelijkheidslimiet kan beroepen indien de schade voortvloeit uit opzet of daarmee gelijk te stellen schuld volgens de wet van het gerecht waar de vordering aanhangig is. De CMR heeft beoogd een uniform aansprakelijkheidsregime te scheppen maar aan de nationale CMR-rechter overgelaten om te bepalen of er aan opzet gelijk te stellen schuld is. De Hoge Raad

heeft in haar arresten van 5 januari 2001 zware eisen gesteld aan het bewijs van met opzet gelijk te stellen schuld (bewuste roekeloosheid)² als neergelegd in art. 8:1108 BW. Paragraaf 435 van het Duitse Handelsgesetzbuch ('HGB') kent hetzelfde criterium als art. 8:1108 BW: 'leichtfertig und in den Bewusstsein das ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird'. Toepassing van hetzelfde criterium leidt in Duitsland dikwijls tot het tegenovergestelde resultaat. Ongelimiteerde aansprakelijkheid is vrijwel hoofdregel geworden, gelimiteerde aansprakelijkheid vrijwel uitzondering.³

Ingevolge art. 31 lid 2 CMR kan geen nieuwe vordering 'omtrent hetzelfde onderwerp tussen dezelfde partijen worden ingesteld' wanneer al een vordering aanhangig is voor de bevoegde CMR-rechter. Weliswaar zwijgt art. 31 lid 2 over het precieze rechtsgevolg van litispendingie, maar volgens heersende opvatting heeft de litispendingieregeling van art. 27 EEX-Vo⁴ aanvullende werking.⁵ Op grond van art. 27 EEX-Vo moet het gerecht waarbij de zaak het laatst is aangebracht zich onbevoegd verklaren, wanneer de bevoegdheid van het gerecht waarbij de zaak het eerst is aangebracht vaststaat. Een toepassing van het beginsel 'wie het eerst komt, die het eerst maalt'.

In het Tatty-arrest⁶ is de verklaring voor recht door de debiteur erkend als een zelfstandige procedure ten gevolge waarvan de 'latere' door de crediteur aangezochte rechter zich op grond van art. 21 EEX-verdrag (art. 27 EEX-Vo) in beginsel onbevoegd moet verklaren. De vraag rees vervolgens of de litispendingieregeling in het CMR-Verdrag autonoom is of gelijk is aan de EEX-Vo. Het CMR heeft geen internationaal gerechtshof dat de eenheid in rechtspraak over het CMR-Verdrag bewaakt. Evenmin waren er tot voor kort richtinggevende uitspraken over de litispendingieregeling van art. 31 lid 2 CMR. In het genoemde Tatty-arrest heeft het Hof van Justitie wel stilgestaan bij de verhouding tussen, thans, de EEX-Vo en bijzondere verdragen als het CMR-Verdrag. Op grond van art. 71 EEX-Vo (57 EEX-Verdrag) treedt de EEX-Vo terug voorzover een regel uit het bijzondere verdrag exclusiviteit claimt⁷, dat wil zeggen een uitputtende regeling bevat. Daarbij is mede van belang dat volgens het Rapport Schlosser (nr. 240) art. 71 EEX-Vo meebrengt dat bevoegdheidsregels van het bijzondere verdrag gelden als bevoegdheidsgronden van de EEX-Vo.

Gesterkt door de uitkomst van het Tatty-arrest hebben Nederlandse wegvervoerders vanaf het midden van de jaren 90 van de vorige eeuw massaal gebruikgemaakt

* Mr. M.A.W. van Maanen is advocaat bij Van Traa Advocaten te Rotterdam en medewerker van dit tijdschrift.

1. Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR), Genève, 19 mei 1956, *Trb.* 1957, 84.
2. De Hoge Raad oordeelde dat van 'met opzet gelijk te stellen schuld' in de zin van art. 29 CMR jo. art. 8:1108 BW pas sprake is als de vervoerder/chauffeur roekeloos heeft gehandeld met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien: hij moet zich (subjectief) hebben gerealiseerd dat de kans dat er schade zou ontstaan aanmerkelijk groter was dan dat de schade niet zou ontstaan, maar zich hierdoor van zijn roekeloze gedrag niet heeft laten weerhouden, *NJ* 2001, 391 en 392 alsmede herhaald in 22 februari 2002, *NJ* 2002, 388 en 11 oktober 2002, *NJ* 2002, 598. Zie voor een recent en helder overzicht K.F. Haak, F.L. Koot e.a. (red.), *Bewuste Roekeloosheid in het Privaatrecht*, SI-EUR-reeks deel 36, Kluwer 2004, p. 13 e.v.
3. Zie H. Neumann, 'Die unbeschränkte Haftung des Frachtführers nach § 435 HGB', *TranspR* 2002, 413; K.F. Haak, F.L. Koot e.a., t.a.p., p. 29.
4. Verordening (EG) nr. 44/2001, p. 1 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (EEX-Vo), *PbEG* L 12 van 16 januari 2001, p. 1.
5. P. de Meij, *Samenloop van CMR-verdrag en EEX-verordening*, p. 192; J. Basedow in: *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, Band 7, Transportrecht, 31 CMR, nr. 29 en 30.
6. HvJ EG 6 december 1994, *NJ* 1995, 659.
7. P. de Meij, t.a.p., p. 244.

van het wapen van de verklaring voor recht voor de Nederlandse CMR-rechter. Door snel een verklaring voor recht uit te brengen bij een vervoerdersvriendelijke CMR-rechter zouden vervoerders ladingverzekeraars belemmeren om de vervoerder te dagvaarden voor een ladingvriendelijke rechter, bijvoorbeeld de Duitse rechter. De latere, door de ladingclaimant, aangezochte CMR-rechter zou zich op grond van art. 31 lid 2 CMR derhalve onbevoegd moeten verklaren.

2. DE UITSPRAKEN VAN HET BUNDESGERICHTSHOF (BGH) VAN 20 NOVEMBER 2003

De verklaring-voor-rechtprocedure tussen Nederlandse vervoerders en Duitse ladingverzekeraars ontwikkelden zich de laatste jaren tot ware krachtmetingen vergelijkbaar met de voetbalwedstrijden tussen de nationale teams. In Duitse literatuur en rechtspraak gingen steeds meer stemmen op om bij de toepassing van de bevoegdheidsregeling van art. 31 CMR geen voorrang te verlenen aan een eerder ingestelde verklaring voor recht ('Negative Feststellungsklage') boven een later ingestelde vordering van de ladingverzekeraar tot vergoeding van diezelfde schade ('Leistungsklage').⁸

Volgens intern Duits procesrecht heeft een later ahangige Leistungsklage voorrang boven een eerder ahangige verklaring voor recht. In Duitsland bestond/ bestaat derhalve een zekere vertrouwde manier van denken.

In een tweetal uitspraken gewezen op 20 november 2003 heeft het BGH een halt toegeroepen aan de verklaring voor recht.⁹ Het BGH kiest de zijde van de (Duitse) ladingverzekeraars en bepaalt in feite dat de fora van art. 31 lid 1 CMR¹⁰ zgn. crediteurenfora zijn. Het BGH oordeelt dat de mogelijkheid van keuze voor de in art. 31 lid 1 CMR aangewezen nationale rechters is bedoeld voor de materiële schuldeiser van een vrachtvordering of een ladingclaim. De keuzemogelijkheid van deze materieelgerechtigde kan niet worden gefrustreerd door een vordering tot verklaring voor recht:

'Denn die negative Feststellungsklage sei grundsätzlich nicht geeignet, gegenüber der vorliegenden Leistungsklage zugunsten der Beklagten die Einrede der anderweitigen Rechtshängigkeit nach art. 31 abs. 2 CMR zu begründen. Vielmehr sei der Leistungsklage auch gegenüber der früher erhobenen negativen Feststellungsklage der Vorrang einzuräumen'.

Het BGH overweegt dat de erkenning van de verklaring voor recht onder de EEX-Vo door het Tetry-arrest niet geldt voor het CMR-verdrag.¹¹ Volgens het BGH is het op grond van het dwingendrechtelijke karakter van de keuzevrijheid van de materieelgerechtigde om een van de rechters van art. 31 lid 1 CMR aan te zoeken, niet mogelijk voor de debiteur om deze keuzevrijheid te ontnemen door zelf een verklaring voor recht in te stellen. Hoewel het BGH hiermee een knoop heeft doorgehakt overtuigen de argumenten voor de keuze

van het BGH niet. Tekst noch strekking van de jurisdictieregeling van het CMR-verdrag bieden steun voor de gedachte dat een vervoerder niet het recht heeft om als eerste een procedure aanhangig te maken. Een gezaghebbende specialist op zowel het terrein van de CMR als het IPR, Basedow, heeft verdedigd om bij art. 31 lid 2 CMR wel de Tetry-regel toe te passen, nu deze bepaling evenals art. 27 EEX-Vo juist het voorkomen van tegenstrijdige beslissingen beoogt.¹² De litispenderregeling veronderstelt verder vertrouwen in elkaars rechtspraak. Uit de beslissingen van het BGH spreekt weinig vertrouwen, in ieder geval, in de Nederlandse rechtspraak. Hoewel een uitspraak van de Hoge Raad nog ontbreekt wordt in de lagere Nederlandse rechtspraak de verklaring voor recht door de wegvervoerder nog steeds erkend.¹³

3. WAT ZIJN DE GEVOLGEN?

Het concrete resultaat van dit Nederlands-Duitse meningsverschil is de mogelijkheid van tegenstrijdige internationale uitspraken uit verschillende landen van de CMR. Naast een Duitse schadevergoedingsprocedure kan een eerder in Nederland aanhangig gemaakte procedure tot het verkrijgen van een verklaring voor recht worden voortgezet. Derhalve zullen Nederlandse vervoerders met (zichtbare) verhaalsmogelijkheden in Duitsland (bijvoorbeeld vrachtdebiteuren en rollend materieel) aan een Duitse veroordeling moeten voldoen, ook als de Nederlandse rechter heeft geoordeeld dat de vervoerder slechts beperkt aansprakelijk is.

Art. 31 lid 3 van het CMR-verdrag waarborgt het vrije verkeer van vonnissen tussen CMR-staten. Art. 71 lid 2 sub b EEX-Vo bepaalt dat beslissingen die een gerecht van een EU-lidstaat heeft gegeven, uit hoofde van rechterlijke bevoegdheid ontleend aan een bijzonder verdrag, in de andere EU-lidstaten overeenkomstig de EEX-Vo erkend en ten uitvoer gelegd worden. Art. 31 lid 3 CMR somt in tegenstelling tot art. 34 EEX-Vo geen gronden op krachtens welke de erkenning van een vreemd vonnis kan worden geweigerd. Volgens de literatuur komt, mede op grond van de aanvullende werking van de EEX-Vo, een vreemd vonnis niet voor

8. Zie voor een overzicht van dit Duitse debat: K.F. Haak, 'Jurisdictieproblemen in het internationaal wegvervoer: het einde van het sprookje van de verklaring voor recht?', *European Transport Law* 2004, p. 144 en 145.

9. BGH 20 november 2003, *TranspR* 2004, 74 resp. 77.

10. Het CMR-Verdrag biedt in art. 31 lid 1 een ruime keuzemogelijkheid aan rechters, namelijk bij de rechter van het land: (1) bij partijbeding aangewezen, (2) waar de gedaagde is gevestigd, (3) van de plaats van inontvangstneming van de lading en (4) van de plaats van de bestemming van de lading.

11. Vgl. voor een soortgelijke opvatting Herber, *TranspR* 1996, p. 196-198 alsmede in zijn spoor Heuer, *TranspR* 2002, p. 232-225.

12. Basedow, t.a.p., 31 CMR, nr. 30.

13. Zie bijvoorbeeld Rechtbank 's-Gravenhage 17 april 2002, *S&S* 2003, 23 alsmede Hof Amsterdam 23 januari 2003, nog niet gepubliceerd. Zie voor erkenning van de verklaring voor recht in de Engelse rechtspraak: Court of Appeal, 23 januari 2001, *Merzario v. Leitner* [2001] 1 *Lloyd's Rep.* 490.

erkenning of tenuitvoerlegging in aanmerking in geval van strijd met de openbare orde van de aangezochte staat.¹⁴ Art. 34 lid 3 en 4 jo. art. 45 EEX-Vo vermelden als bijzondere weigeringsgrond strijdigheid met een nationaal vonnis in het aangezochte verdragsland. De nationale rechtsorde kan met een dergelijke erkenning immers niets. Er zou dan een onmogelijke positie ontstaan.

Maar wat gebeurt er als er nog geen strijdig nationaal vonnis is? Stel het volgende, misschien wat theoretische, voorbeeld. In een 'latere' Duitse procedure wordt de Nederlandse vervoerder door de Duitse rechter snel onbeperkt aansprakelijk geacht. Nadat dit Duitse vonnis onherroepelijk is geworden wordt in Nederland erkenning of zelfs tenuitvoerlegging gevorderd, alwaar de eerder aanhangige verklaring-voor-rechtprocedure nog loopt. Volgens Haak¹⁵ zou de Nederlandse rechter dan de erkenning en tenuitvoerlegging kunnen weigeren met het argument dat de Duitse rechter wegens de hier eerder aangebrachte vordering onbevoegd was en bevoegdheid een voorwaarde voor erkenning is. Inderdaad is geaccepteerd dat op grond van art. 31 lid 3 CMR¹⁶ de rechter van het aangezochte Verdragsland erkenning of tenuitvoerlegging mag weigeren van een beslissing uit een ander CMR-land, indien de rechter van de lidstaat van herkomst op grond van het bepaalde in art. 31 lid 1 CMR niet bevoegd was.¹⁷ In de visie van Haak zou de toets door de rechter van de bevoegdheid van de rechter van de lidstaat van herkomst klaarblijkelijk dan mede omvatten het litispendingaspect, namelijk dat de later aangezochte rechter zich op grond van eerdere aanhangigheid van dezelfde zaak voor een andere CMR-rechter onbevoegd had moeten verklaren. Haak legt de eis dat een uitspraak afkomstig is van een bevoegde CMR-rechter derhalve ruim uit.

Haak spitst mijns inziens de kwestie echter te zeer toe op het CMR-Verdrag. De belanghebbende kan gelet op art. 71 lid 2 EEX-Vo immers ook erkenning en tenuitvoerlegging bewerkstelligen op grond van Hoofdstuk III van de EEX-Vo. De toepasselijkheid van de EEX-Vo leidt dan mogelijk tot een makkelijker begaanbare weg. Art. 35 lid 3 EEX-Vo bepaalt immers dat de bevoegdheid van de rechter van de lidstaat van herkomst niet mag worden getoetst. Op grond van art. 46 EEX-Vo kan de rechter op verzoek van de partij tegen wie de tenuitvoerlegging wordt gevraagd, zijn uitspraak overigens aanhouden indien tegen het vreemde vonnis een rechtsmiddel is ingesteld.

Aannemelijk is dat het niet lang meer zal duren totdat de Nederlandse (exequatur)rechter zich over bovengenoemde aspecten zal uitspreken. Het zal in ieder geval duidelijk zijn dat hierover nog niet het laatste woord is gesproken.

4. FENEX-ARBITRAGE (GERECHTSHOF 'S-HERTOGENBOSCH, 8 JUNI 2004)?

Art. 33 CMR bepaalt dat de vervoerovereenkomst een arbitraal beding kan bevatten, mits dit beding inhoudt dat arbiters (het scheidsrecht) het CMR-Verdrag zullen toepassen.

Een recent arrest van het Gerechtshof 's-Hertogenbosch, 8 juni 2004¹⁸ over dit art. 33 CMR zou een nieuwe dimensie kunnen toevoegen aan de verklaring voor recht. De procedure betrof schade door diefstal van een zending textiel tijdens vervoer van Turkije naar Nederland. De aangesproken expediteur/vervoerder stelde dat: (i) hij optrad als expediteur, (ii) zijn opdracht had aanvaard onder toepasselijk verklaring van de Fenex-condities¹⁹ door verwijzing op facturen en (iii) de rechter in verband met het arbitraal beding in de Fenex-condities niet bevoegd was om kennis te nemen van de vordering tot schadevergoeding. Het gerechtshof oordeelt, in navolging van eerdere lagere rechtspraak²⁰, dat de Fenex-condities van toepassing kunnen zijn op een internationale vervoerovereenkomst voorzover niet strijdig met het dwingendrechtelijke regime van de CMR. Het hof bevestigt de onbevoegdheid van de overheidsrechter. De desbetreffende overweging van het hof luidt als volgt:

'4.6.3. Naar het oordeel van het hof heeft de toepasselijkheid van deze voorwaarden geen effect voor zover het CMR-verdrag regelingen met betrekking tot de rechtsverhouding van partijen bevat. Op internationaal vervoer zijn immers dwingendrechtelijk de bepalingen van het CMR-Verdrag op de rechtsverhoudingen en de rechten en verplichtingen van partijen van toepassing. Voor de arbitrage-clausule uit de Fenex-voorwaarden ligt dat echter anders. Ingevolge art. 33 CMR staat het partijen immers vrij te bepalen dat zij geschillen aan arbitrage zullen onderwerpen, mits de arbiters het CMR-Verdrag op hun rechtsverhouding zullen toepassen. Daarin is voorzien door art. 23 lid 7 van de Fenex-voorwaarden dat bepaalt dat arbiters de toepasselijke dwingendrechtelijke bepalingen, waaronder de bepalingen van internationale vervoersverdragen, in acht dienen te nemen. Aldus dienen arbiters ook in dit geval de dwingendrechtelijke regeling van het CMR-verdrag toe te passen.'

De uitspraak kan verstrekkende consequenties hebben voor forumshopping door lading en vervoerder langs de overheidsrechters van art. 31 lid 1 CMR. Het New-

14. Vgl. P. de Meij, t.a.p., p. 217 en de aldaar genoemde literatuur.

15. K.F. Haak, t.a.p., p. 148.

16. In de EEX-Vo is in art. 35 lid 3, eerste zin, juist een verbod opgenomen van toetsing van de bevoegdheid van de rechter van de lidstaat van herkomst.

17. Zie de literatuur aangehaald door P. de Meij, t.a.p., noot 95 op p. 216.

18. LJN nr: AQ5639; te raadplegen via <www.rechtspraak.nl>.

19. Nederlandse Expeditievoorwaarden, Algemene Voorwaarden van de FENEX (Nederlandse Organisatie voor Expeditie en Logistiek), laatstelijk gewijzigd in 2004.

20. Zie Rechtbank Rotterdam 11 juni 2003, rolnummer HA ZA 02-1792 en 14 januari 2004, rolnummer HA ZA 03-1200, beide nog niet gepubliceerd.

Yorkse Arbitrageverdrag 1958²¹ bepaalt in art. II lid 3 dat de rechter van een verdragsluitende staat bij wie een geschil aanhangig wordt gemaakt over het onderwerp ten aanzien waarvan partijen een arbitrageovereenkomst zijn aangegaan, partijen op verzoek een hunner naar arbitrage verwijst. Dit komt overeen met art. 1022 Rv, dat bepaalt dat de rechter zich onbevoegd verklaart indien een partij zich voor alle wesen op het bestaan van een arbitrageovereenkomst beroept. Een geldig arbitraal beding snijdt voor ladingbelanghebbenden de weg naar de overheidsrechter af.²² Dan hebben zij niet langer de mogelijkheid om een procedure aan te spannen voor één van de in art. 31 CMR aangewezen rechters in het land waar zij de voor hen gunstigste uitspraak verwachten. De vervoerder kan tevens zelf een verklaring voor recht vragen aan Fenex-arbiters.

Het gerechtshof heeft hiermee voor de zgn. exclusieve opvatting gekozen.²³ Praktisch gezien kan deze uitspraak tot grote verwarring leiden. Ter illustratie verwijs ik naar de uitspraak van de Hoge Raad in de zaak *Petermann/Frans Maas*.²⁴ De Hoge Raad aanvaardde dat Frans Maas de Duitse verlader *Petermann* kon houden aan de Fenex-condities door een voorgeschreven verwijzing op het briefpapier van Frans Maas in de Nederlandse taal. Vaststond dat partijen pas voor de eerste keer met elkaar zaken deden terwijl *Petermann* expliciet had gevraagd om 'Mitteilung Ihrer Lieferkonditionen'.

Ingeval er sprake is van een buitenlandse verlader geldt art. 6:247 BW en is de regeling van Algemene Voorwaarden van Boek 6 titel 5 afdeling 3 (met onder meer de kennisgevingsverplichting) niet van toepassing.

Het is zeer de vraag of ook de buitenlandse overheidsrechter de uitspraak van het Hof Den Bosch zal volgen, alsmede in navolging van het arrest '*Frans Maas/Petermann*' niet al te hoge eisen zal stellen aan toepasselijkheid van de Fenex-condities²⁵ en daarmee de overeenkomst van arbitrage.

Heersende opvatting is verder dat derdenwerking van een arbitraal beding in beginsel niet wordt aanvaard.²⁶ In geval van regres door niet-contractspartijen is het arbitraal beding dan niet-tegenstelbaar. De literatuur is terughoudend om de geadresseerde te binden aan een slechts tussen vervoerder en afzender overeengekomen jurisdictiebeding, tenzij het beding is opgenomen in de vrachtbrief.²⁷ Me dunkt dat hetzelfde dan geldt voor een arbitraal beding. De consequenties van de uitspraak van het hof zijn derhalve nog niet goed te overzien.

5. SLOT

De uitspraken van het Duitse BGH zijn slecht nieuws voor Nederlandse wegvervoerders en hun aansprakelijkheidsverzekeraars, daarentegen goed nieuws voor (met name) Duitse ladingverzekeraars. De verklaring voor recht voor een Nederlandse rechter is niet langer meer een geschikt middel om te ontsnappen aan een Duitse veroordeling tot onbeperkte vergoeding van de ladingclaim. De uitspraken werken rechtsonzekerheid in de hand en ondergraven verder de door de CMR

beoogde uniformiteit van de vervoersaansprakelijkheid. De tijd zal moeten leren of met behulp van de Fenex-condities en het daarin opgenomen arbitraal beding de Nederlandse vervoerder opnieuw een middel heeft om aan de greep van de Duitse rechter te ontkomen.

21. Het Verdrag nopens de erkenning en tenuitvoerlegging van in het buitenland gewezen scheidsrechterlijke uitspraken, New York 10 juli 1958, *Trb.* 1959, 58. Het verdrag is gericht op erkenning van arbitrale vonnissen. Thans zijn wereldwijd bijna 130 landen partij bij het verdrag; dit is inclusief alle Europese landen.
22. Daarbij geldt dat arbiters zelf over hun eigen bevoegdheid mogen oordelen. Dit is een internationaal algemeen aanvaard beginsel van arbitragerecht, vgl. art. 1053 Rv en R. van Delden, *Internationale Handelsarbitrage*, p. 60-64.
23. Vgl. K.F. Haak, 'De aansprakelijkheid van de vervoerder ingevolge de CMR', p. 320 e.v.
24. Hoge Raad, 2 februari 2001, *NJ* 2001, 200.
25. Het Duitse BGH volgt bijvoorbeeld een veel striktere benadering t.a.v. de toepasselijkheid van algemene voorwaarden op overeenkomsten, zie bijvoorbeeld S.A. Kruisinga, 'Commerciële koop over de grenzen: over het gebruik van algemene voorwaarden in internationale verhoudingen', *NTHR* 2004-3, p. 63 en 64.
26. Vgl. voor een jurisprudentieoverzicht: K.F. Haak & R. Zwitter, *Opdracht aan hulppersonen*, p. 270-272.
27. Zie P. de Meij, t.a.p., p. 162 en de aldaar genoemde internationale literatuur.