

**ONDERZOEK VAN DE VORDERINGSGERECHTIGDHEID
VAN DE LADINGBELANGHEBBENDE TEGEN DE
ZEEVERVOERDER**

**Achtergrondnota ter voorbereiding van
het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet**

**door
Prof. Dr. Ralph De Wit**

25 mei 2007

INHOUD

<u>1. PROBLEEMSTELLING</u>	4
<u>2. VORDERINGSRECHT UIT VERVOERS- OVEREENKOMST ONDER ZEEVRACHTBRIEF</u>	4
<u>2.1. ALGEMEEN</u>	4
<u>2.2. STAND VAN ZAKEN IN HET HUIDIGE ZEEVERVOERSRECHT</u>	5
2.2.1. DE OPKOMST VAN DE ZEEVRACHTBRIEF	5
2.2.2. INVLOED VAN NATIONAAL RECHT	6
<u>2.3. PROBLEMEN</u>	6
<u>2.4. VOORBEELDEN VAN INTERNATIONALE REGELGEVING</u>	8
2.4.1. SPOORVERVOER: ARTIKEL 54 RU-CIM	8
2.4.2. LUCHTVERVOER: VERDRAG VAN MONTREAL	9
2.4.3. ZEEVERVOER: ARTIKEL 67 UNCITRAL-ONTWERPVERDRAG	9
<u>3. VORDERINGSRECHT UIT VERVOERS- OVEREENKOMST ONDER COGNOSSEMENT</u>	11
<u>3.1. ALGEMEEN</u>	11
<u>3.2. STAND VAN ZAKEN IN HET HUIDIGE ZEEVERVOERSRECHT</u>	11
3.2.1. BELGIË	11
3.2.2. FRANKRIJK	13
3.2.3. NEDERLAND	14
3.2.4. DUITSLAND	14
<u>3.3. PROBLEMEN</u>	15
3.3.1. CONTRACTUELE VORDERINGEN	15
3.3.2. BUITENCONTRACTUELE VORDERINGEN	16
<u>3.4. VOORBEELDEN VAN INTERNATIONALE REGELGEVING</u>	17
3.4.1. GEEN REGELS IN DE BESTAANDE VERDRAGEN	17
3.4.2. ZEEVERVOER: ARTIKEL 68 UNCITRAL-ONTWERPVERDRAG	18

<u>4. BESLUITEN EN AANBEVELINGEN</u>	19
<u>4.1. DE ZEEVERVOERSOVEREENKOMST IN HET ALGEMEEN</u>	19
<u>4.2. DE ZEEVERVOERSOVEREENKOMST ONDER COGNOSSEMENT</u>	19

1. PROBLEEMSTELLING

In het vervoersrecht, in het bijzonder in het zeevervoer, rijzen doorgaans complexe verhoudingen, omdat in veel gevallen minstens een driepartijenverhouding ontstaat, waarbij de vraag onvermijdelijk rijst wanneer de afzender, de geadresseerde, of desgevallend nog andere betrokken partijen een vorderingsrecht hebben ten laste van de vervoerder. Deze problematiek wordt vaak aangeduid met de term actieve legitimering.

Anderzijds is even belangrijk de vraag, tegen wie de vordering tot aflevering van de goederen, en in voorkomend geval de vordering tot schadevergoeding wegens geheel of gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging kan worden gesteld. Die problematiek wordt dan veelal aangeduid als de passieve legitimering.

Wat de actieve legitimering betreft, moet een onderscheid worden gemaakt tussen het zeevervoer onder cognossement en het zeevervoer waarbij geen verhandelbaar vervoersdocument is uitgegeven.

De bespreking van deze problematiek sluit dan ook nauw aan bij de vraag naar de wenselijkheid van een uitgewerkte wettelijke regeling van de overeenkomst tot vervoer van goederen over zee zonder uitgifte van een cognossement, die in een aparte achtergrondnota wordt besproken.

Hieronder wordt een kort overzicht gegeven van een aantal juridische problemen, die rijzen bij het uitoefenen van het vorderingsrecht, waarover de ladingbelanghebbende beschikt ten laste van de zeevervoerder. Het vraagstuk mag in se erg beperkt en detaillistisch lijken, maar het is voor de praktijk van cruciaal belang, en elke dag opnieuw leidt de bestaande onduidelijkheid tot nutteloze, dure, tijdrovende en uiteindelijk overbodige procedureslagen.

2. VORDERINGSRECHT UIT VERVOERSOVEREENKOMST ONDER ZEEVRACHTBRIEF

2.1. ALGEMEEN

In een andere achtergrondnota wordt gepleit voor het invoeren van een algemene wettelijke regeling van de overeenkomst van goederenvervoer over zee.

Indien hiervoor daadwerkelijk wordt geopteerd, moet vanzelfsprekend aandacht worden besteed aan het vorderingsrecht tegen de vervoerder. Dit onderdeel wordt in de huidige achtergrondnota behandeld, omdat het nauw aansluit bij het geval waarin een cognossement werd uitgegeven. In beide gevallen gaat het immers over de vraag, wie een vordering tegen een zeevervoerder vermag in te stellen.

2.2. STAND VAN ZAKEN IN HET HUIDIGE ZEEVERVOERSRECHT

2.2.1. DE OPKOMST VAN DE ZEEVRACHTBRIEF

Het gebruik van cognossementen is in de tweede helft van de 20ste eeuw spectaculair afgenomen, om de redenen uiteengezet in de achtergrondnota over de zeevervoersovereenkomst. Maar de zeevrachtbrief, die ervoor in de plaats is gekomen, valt in een waar juridisch vacuüm, niet alleen in het Belgische recht, maar in veel rechtsstelsels.

In het Belgische recht kan zonder twijfel worden gesteld, dat de zeevervoersovereenkomst hoe dan ook een aanneming van werk blijft (artikel 1779 BW), die aanleiding geeft tot contractuele rechten en daaruit voortvloeiende vorderingsrechten in hoofde van de medecontractant van de aannemer, in dit geval de ladingbelanghebbende. Zoals bij elke vervoersovereenkomst moet een grondslag worden gevonden voor het vorderingsrecht van de geadresseerde, indien niet hij, maar de verscheper de medecontractant van de vervoerder is.

De voorgestelde grondslagen zijn bijna even talrijk als de auteurs, die ze hebben onderzocht¹. Er kan mee worden volstaan om te verwijzen naar twee van de gezaghebbendste Belgische standaardwerken ter zake.

H. DE PAGE houdt het bij de zeer traditionele stelling, dat de geadresseerde, die een derde is ten aanzien van het vervoerscontract, zijn rechten (op aflevering en desgevallend op vervangende schadevergoeding) ontstaan ten gevolge van een beding ten behoeve van een derde (artikel 1121 BW), dat de verscheper impliciet in het vervoerscontract heeft ingelast². Het nadeel van deze stelling is, dat niet wordt verklaard hoe de geadresseerde desgevallend verplichtingen (zoals de betaling van de vracht en de fundamentele verplichting tot inontvangstneming van de goederen) opneemt.

J. VAN RYN en J. HEENEN hebben de eigen stelling ontwikkeld, dat het hier gaat om een toepassing van de verbintenis door eenzijdige wilsuiking als autonome bron van verbintenissen³. Op die wijze wordt inderdaad uitgelegd, hoe de geadresseerde, op een ogenblik dat hij zijn wil manifesteert - zelfs impliciet - om rechten te doen gelden onder de vervoersovereenkomst, titularis wordt van een geheel van rechten en verplichtingen.

Dat dus zowel de afzender (verscheper) als de geadresseerde een eigen vorderingsrecht hebben onder een zeevervoersovereenkomst, hoeft niet te worden betwijfeld. Maar hoe en wanneer dat vorderingsrecht kan worden uitgeoefend, en vooral, wat het inhoudt, is verre van duidelijk.

Met F. STEVENS kan worden gesteld, dat wanneer de afzender de uitgifte van een zeevrachtbrief heeft aanvaard, de rechtsverhouding tussen partijen niet dwingend wordt beheerst door de Haagse Regels zoals vervat in artikel 91. Zijn keuze - hij kon ook afgifte van een verhandelbaar cognossement eisen, dat recht heeft hij krachtens de Haagse Regels, zie artikel 91, A, §3, 3° en 7° - leidt ertoe dat hij de bescherming van het dwingend toepasselijke

¹ Voor een rechtsvergelijkend overzicht, zie o.m.: R. DE WIT, *Multimodal Transport*, London, LLP, 1995, 243-252.

² H. DE PAGE, *Traité élémentaire de droit civil belge*, II, Brussel, Bruylant, 1964, nr. 662.

³ J. VAN RYN en J. HEENEN, *Principes de droit commercial*, IV, Brussel, Bruylant, 1988, nr. 765.

regime van de Haagse Regels verliest en dat de wederzijdse rechten en verplichtingen vrij kunnen worden geregeld⁴.

2.2.2. INVLOED VAN NATIONAAL RECHT

Problemen met de zeevrachtbrief bestaan in vele, zoniet in alle rechtsstelsels. Het heeft weinig zin om een gestructureerd rechtsvergelijkend overzicht van de toestand (in enkele staten) te geven, omdat deze materie sterk wordt gekleurd door het relevante nationale recht, precies bij gebreke van internationale regelgeving.

In Groot-Brittannië bv. heeft men de *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924 ingevoerd om de problemen met het vorderingsrecht van de ladingbelanghebbende op te lossen⁵.

In het Amerikaanse recht is de *Pomerene Act (Federal Bills of Lading Act, 1916)* blijkbaar ruim genoeg geformuleerd om ook zeevrachtbrieven te omvatten, omwille van het bestaan van de *straight bill of lading* (een soort van hybride kruising tussen naamcognossement en zeevrachtbrief). De geadresseerde kan vorderen op dezelfde wijze als de houder van een ordercognossement⁶.

2.3. PROBLEMEN

Aangezien de zeevrachtbrief, evenzeer als het cognossement, een toetredingscontract is dat in grote mate steunt op gedetailleerde algemene voorwaarden (de “kleine lettertjes”), bestaat de mogelijkheid, dat bedingen die normaliter nietig zijn wegens strijdigheid met de Haagse Regels (maar toch behouden blijven in de tekst van de voorwaarden omdat de Haagse Regels niet op dezelfde wijze worden toegepast in onderscheiden rechtsstelsels) opeens - doorgaans enigszins onverwacht - wel degelijk geldig zijn.

In het Belgische recht leidt deze toestand tot twee opmerkelijke vaststellingen.

Vooreerst ontstaat een hopeloze en overbodige discussie over de vraag, wanneer er nu sprake is van een zeevrachtbrief dan wel van een cognossement.

Zoals hierboven uiteengezet, lijken de beide documenten namelijk als twee druppels water op elkaar. Veel zeevervoerders hebben de neiging om de traditionele uitdrukking “*bill of lading*” (cognossement) te blijven gebruiken zelfs als er strikt genomen van een cognossement geen sprake is, met toevoeging van een vaag adjectief, zoals “*express bill of lading*”. Waar het om gaat, is dat op het document uitdrukkelijk wordt vermeld dat het niet verhandelbaar (*non negotiable*) is en dat eruit blijkt dat het niet moet worden ingeleverd om aflevering van de

⁴ F. STEVENS, *Vervoer onder cognossement*, Gent, Larcier, 2001, nr. 59.

⁵ Zie o.m.: A. HIGGS en G. HUMPHREYS, “Sea Waybills”, in *Contracts for the Carriage of Goods*, D. YATES (ed.), London, LLP, s.d. (losbl.), §1.7.4.1.1.

⁶ W. TETLEY, *Marine Cargo Claims*, Montreal, Blais, 1988, 977.

goederen te krijgen (bv. door de vermelding, bij het aantal originelen, “0” – “none”). Deze laatste vermelding is dan vaak het enige merkbare verschil met een naamcognossement.

Voor de ladingbelanghebbende is het vaak van cruciaal belang, om het document te kunnen doen kwalificeren als cognossement, omdat het dan dwingend wordt beheerst door de Haagse Regels (of een versie ervan).

In België gaat de rechtspraak beide richtingen uit, zonder veel structuur. Het gebrek aan duidelijke regelgeving laat zich hier merkbaar gelden.

Het is opmerkelijk, hoezeer een internationaal aanvaard document als het cognossement op dergelijke fundamentele punten nog tot hevige discussie aanleiding kan geven. Hierboven (zie §2.2.2) werd kort verwezen naar het bestaan, in Anglo-Amerikaanse termen, van de *straight bill of lading*, die naar Engels recht het equivalent is van het naamcognossement (*named bill of lading*). Naar Belgisch recht wordt zonder meer aanvaard dat dit type van cognossement dwingend onderworpen is aan de Haagse Regels van zodra het in handen is gekomen van een derde houder te goeder trouw, omdat het dan “verhandeld” is. Nochtans is een naamcognossement per definitie door de partijen *niet* verhandelbaar gesteld: het is wel een titel die recht geeft op aflevering van de goederen, maar bij gebreke van een orderclausule kan hij niet worden verhandeld door endossement.

Dat betekent, dat men er o.m. in het Engelse recht van uitging, dat een naamcognossement *niet* dwingend in het toepassingsgebied van de Haagse Regels valt, omdat het geen “*negotiable bill of lading*” is.

In de zeer recente zaak *The “Rafaela S”*⁷ besliste het Engelse House of Lords dat een *straight bill of lading* wel degelijk een waardepapier (*document of title*) is in de zin van de Haagse Regels, waarin wordt verwezen naar “cognossementen en gelijkaardige stukken” (*bills of lading and similar documents of title*). Hieruit blijkt echter evenzeer, dat een zeevrachtbrief naar Engels recht geen “gelijkaardig stuk” is.

Het vorderingsrecht verschilt echter fundamenteel naar gelang het gaat om een cognossement dan wel om een zeevrachtbrief.

Als in rechte wordt vastgesteld dat het wel degelijk om een zeevrachtbrief gaat, dan begint de discussie over de geldigheid van de daarin vervatte contractvoorwaarden.

Veelal bevatten zeevrachtbrieven een zogenaamde *Paramount Clause* of *clause souveraine*, waarin een versie van de Haagse Regels contractueel van toepassing wordt verklaard. Op dit punt wordt ingegaan in de nota over de zeevervoersovereenkomst in het algemeen. Volstaan kan hier worden met de bemerking, dat indien er sprake is van een zeevrachtbrief met de daaruit voortvloeiende contractsvrijheid, er in principe weinig aan in de weg staat om ook het vorderingsrecht van afzender en geadresseerde contractueel te omschrijven en te beperken. Ook inhoudelijk kunnen de rechten van de ladingbelanghebbende op eenvoudige wijze aanzienlijk worden ingeperkt, door bv. de korte verjaringstermijn van de Haagse Regels (een jaar na de aflevering) verder te verkorten tot bv. negen maand, een courant gegeven.

⁷ *J.I. MacWilliam Company Inc v. Mediterranean Shipping Company SA*, [2005] UKHL 11, [2005] 1 Lloyd’s Rep. 347 (House of Lords), en voordien [2003] EWCA Civ. 556, [2003] 2 Lloyd’s Rep. 113 (Court of Appeal).

In *The Rafaela S* blijkt dit ook duidelijk. MSC, de zeevervoerder, had in het desbetreffende vervoersdocument via een *paramount clause* de Amerikaanse versie van de Haagse Regels (*US COGSA – Carriage of Goods by Sea Act, 1936*) van toepassing verklaard. Deze (sterk verouderde) wetgeving bevat nog een aansprakelijkheidsbeperking per stuk zoals opgevat in de originele Haagse Regels van 1924, met name 500 USD per stuk. De toepassing, via het contractsbeding, van het Amerikaanse recht op een geval waarin vier containers met drukpersonderdelen door ernstige schade totaal verloren waren, had geleid tot een aansprakelijkheidsbeperking van 2.000 USD voor het geheel. In het Engelse recht, zoals in het Belgische, gelden de Regels van Den Haag – Visby, die een veel hogere limiet per kilogram bevatten.

2.4. VOORBEELDEN VAN INTERNATIONALE REGELGEVING

2.4.1. SPOORVERVOER: ARTIKEL 54 RU-CIM

Voor de uitwerking van een nieuwe regeling kan inspiratie worden gezocht bij bestaande regelingen.

Een zeer gedetailleerde regeling bestaat inzake spoorvervoer in artikel 54 RU-CIM. Krachtens dit artikel kunnen vorderingen in rechte tegen de spoorweg als volgt worden ingesteld.

Artikel 54

- §1. *Een vordering in rechte tot terugbetaling van een ingevolge de vervoersovereenkomst betaald bedrag, kan slechts worden ingesteld door diegene, die de betaling heeft gedaan.*
- §2. *Een vordering in rechte met betrekking tot een in artikel 17 bedoeld remboursement kan slechts worden ingesteld door de afzender.*
- §3. *Andere vorderingen in rechte uit de vervoersovereenkomst kunnen worden ingesteld door:*
 - a) *De afzender, tot het tijdstip waarop de geadresseerde:*
 1. *De vrachtbrief in ontvangst heeft genomen,*
 2. *Het goed heeft aangenomen, of*
 3. *De hem ingevolge artikel 28, §4, of artikel 31 toekomende rechten heeft doen gelden;*
 - b) *De geadresseerde, vanaf het tijdstip waarop hij:*
 1. *De vrachtbrief in ontvangst heeft genomen,*
 2. *Het goed heeft aangenomen,*
 3. *De hem ingevolge artikel 28, §4 toekomende rechten heeft doen gelden, of*
 4. *De hem ingevolge artikel 31 toekomende rechten heeft doen gelden; het recht om deze vordering in te stellen vervalt evenwel, zodra de overeenkomstig artikel 31, §1, c, door de geadresseerde aangewezen persoon de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen, het goed heeft aangenomen of de hem ingevolge artikel 28, §4 toekomende rechten heeft doen gelden.*

§4. *De afzender, die een vordering in rechte instelt, moet de duplicaatvrachtbrief overleggen.*

Bij gebreke daarvan moet hij ter zake van de in §3, a, bedoelde vorderingen een machtiging van de geadresseerde overleggen of bewijzen, dat deze de zending heeft geweigerd.

De geadresseerde, die een vordering in rechte instelt, moet de vrachtbrief overleggen, indien deze aan hem is afgegeven.

Dit is een formalistisch maar duidelijk systeem, dat in de praktijk tot weinig betwisting aanleiding geeft⁸.

2.4.2. LUCHTVERVOER: ARTIKEL 14 VERDRAG VAN MONTREAL

In het Verdrag van Montreal van 28 mei 1999 worden de vorderingsrechten van de afzender en de geadresseerde eveneens expliciet omschreven, maar op eenvoudiger wijze dan in de bovenvermelde RU-CIM.

Het desbetreffende artikel 14 is een quasi letterlijke herneming van artikel III Protocol van Montreal IV van 25 september 1975 en van de eerdere versie in het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929. Het luidt als volgt.

Artikel 14. Geldend maken van de rechten van de afzender en de geadresseerde

De afzender en de geadresseerde kunnen alle rechten doen gelden die hun respectievelijk in de artikelen 12 en 13 zijn toegekend, ieder op zijn eigen naam, onverschillig of zij handelen in hun eigen belang of in dat van een ander, onder voorwaarde dat zij de door de vervoerovereenkomst opgelegde verplichtingen nakomen.

Die regel heeft in België nog niet tot casuïstiek aanleiding gegeven.

2.4.3. ZEEVERVOER: ARTIKEL 67 UNCITRAL-ONTWERPVERDRAG

Een derde concreet voorbeeld, zeer toepasselijk en zeer recent, is vervat in het UNCITRAL-ontwerpverdrag betreffende het internationaal vervoer [geheel of gedeeltelijk] [over zee], dat thans ter bespreking voorligt. In dat verdrag was een vrij gedetailleerde regeling opgenomen over het vorderingsrecht bij zeevervoer zonder of met cognossement. Zij werd ondergebracht in een apart hoofdstuk over vorderingsrechten (zie UN-document A/CN.9/WG.III/WP.56). Dit hoofdstuk omvatte slechts twee artikelen, een met betrekking tot het zeevervoer in het algemeen (artikel 67), en een met betrekking tot zeevervoer onder een verhandelbaar document (cognossement - artikel 68).

⁸ Zie: Cass. 25 oktober 1985, R.W. 1985-86, 2700; M. GODFROID en E. VANGOIDSSENHOVEN, "Het vorderingsrecht tegen de vervoerder inzake internationaal vervoer", T.B.H. 1987, 6-17.

In de huidige stand van de besprekingen heeft men deze artikelen weggelaten. Niet zozeer omdat zij geen voldoening schonken, maar omdat het ging om een innovatie, die uitgebreide bespreking vergde, waarvoor in de al lang aanslepende UNCITRAL-onderhandelingen (sinds 2001) geen tijd meer beschikbaar was.

Vrij vertaald luidt artikel 67 als volgt.

Artikel 67. Partijen

Variant A

- 1. Onverminderd het bepaalde in artikel 68, kunnen rechten voortvloeiend uit het vervoerscontract tegen de vervoerder of tegen een uitvoerende partij enkel worden uitgeoefend door:*
 - a. de verscheper, in de mate dat hij schade heeft geleden door beschadiging of verlies ten gevolge van een inbreuk op de vervoersovereenkomst;*
 - b. de geadresseerde, in de mate dat hij schade heeft geleden door beschadiging of verlies ten gevolge van een inbreuk op de vervoersovereenkomst;*
 - c. eender welke persoon aan wie de verscheper of de geadresseerde zijn rechten heeft overgedragen, of die rechten heeft verkregen onder de vervoersovereenkomst door subrogatie krachtens het toepasselijke nationale recht, zoals een verzekeraar, in die mate dat de persoon, wiens rechten hij heeft verkregen door overdracht of subrogatie, schade heeft geleden door beschadiging of verlies ten gevolge van een inbreuk op de vervoersovereenkomst.*
- 2. Indien vorderingsrechten overgaan door overdracht of subrogatie krachtens subparagraaf 1, c, kunnen de vervoerder en de uitvoerende partij alle verweermiddelen en aansprakelijkheidsbeperkingen tegenwerpen, waarover zij beschikten tegen zulk een derde partij onder de vervoersovereenkomst en onder het ontwerpverdrag.*

Variant B

Een recht voortvloeiend uit of verband houdend met een vervoersovereenkomst kan worden uitgeoefend door een persoon die een legitiem belang heeft bij de uitvoering van enige verplichting voortvloeiend uit of verband houdend met zulk een contract, indien die persoon schade heeft geleden door beschadiging of verlies.

Tijdens de besprekingen bij UNCITRAL bleek een lichte voorkeur voor de variant B, waarin een ruime omschrijving van het vorderingsrecht wordt gegeven, die ook vorderingen van de zeevervoerder tegen de ladingbelanghebbende kan omvatten.

3. VORDERINGSRECHT UIT EEN OVEREENKOMST VAN GOEDERENVERVOER OVER ZEE ONDER COGNOSSEMENT

3.1. ALGEMEEN

In het cognossementenrecht is de regel over het vorderingsrecht op zich eenvoudig. Vorderingsgerechtigd is enkel en alleen de rechtmatige houder van het document. Het cognossement legitimeert hem als rechthebbende op de goederen en, aansluitend daarop, als titularis van het recht op vervangende schadevergoeding in het geval van verlies of beschadiging van de goederen.

Vanuit het oogpunt van het waardepapierenrecht is deze stelling volkomen logisch en onaanvechtbaar. De enige geëgitimeerde onder een waardepapier is de houder van dat waardepapier. In het geval van een ordercognossement is dat hetzij de geadresseerde, hetzij de laatste geëndosseerde houder. Bij een toondercognossement of bij een endossement in blanco is het de rechtmatige houder van het document. Bij een naamcognossement waarbij de eenvoudige verhandelbaarheid door endossement is uitgeschakeld door het weglaten van de orderclausule, is het de met naam aangeduide geadresseerde. Dit systeem is zeer traditioneel en heeft zonder enige twijfel het voordeel van absolute duidelijkheid.

Deze regels zijn algemeen aanvaard en kunnen worden gerekend tot de *lex mercatoria*, het op internationale gebruiken gesteunde handelsrecht.

Het is dan ook merkwaardig, dat in sommige rechtsstelsels toch de neiging bestaat om af en toe de scherpe kantjes ervan wat af te vijlen. Daarvoor zijn echter goede redenen, zoals hieronder wordt aangetoond.

3.2. STAND VAN ZAKEN IN HET HUIDIGE ZEEVERVOERSRECHT

3.2.1. BELGIË

In het Belgische recht worden twee stellingen verdedigd. De eerste, de klassieke zoals hierboven omschreven, is dat het vorderingsrecht uit het cognossement uitsluitend bij de houder van cognossement ligt. In artikel 89 Zeewet wordt bepaald dat het recht op aflevering van de vervoerde zaken uitsluitend aan de cognossementhouder toekomt, en daaruit volgt logischerwijs dat alleen de cognossementhouder een vordering tot schadevergoeding wegens beschadiging, verlies of vertraging kan instellen⁹.

⁹ S. ROLAND, "Vorderingsgerechtigdheid in het zeerecht", in *Actualia Zee- en Vervoerrecht*, E. VAN HOOYDONK (ed.), Antwerpen, Maklu, 2003, 81; B. GOEMANS, "La responsabilité du fait des engins de transport", in *Responsabilités – Traité théorique et pratique*, J.L. FAGNART (ed.), deel 34, nr. 105, en gecit. ref.; C. SMEESTERS en G. WINKELMOLEN, *Droit maritime et fluvial belge*, I, Brussel, Bruylant, 1929, nr. 443, p. 602; J. VAN RYN en J. HEENEN, *Principes de droit commercial*, IV, Brussel, Bruylant, 1988, nr. 909.

Dit principe is bovendien bij herhaling bevestigd door het Hof van Cassatie¹⁰. De legitimatie is formeel: de cognossementhouder moet geen schade in eigen patrimonium bewijzen¹¹.

Opmerkelijk is, dat van die op het eerste gezicht overduidelijke regels toch wordt afgeweken om de verscheper, die geen houder (meer) is van het cognossement, toe te laten om te vorderen op grond van de tussen hem en de vervoerder gesloten bevrachting, op voorwaarde dat de goederen voor zijn risico werden vervoerd, hij de derde cognossementhouder, koper van de goederen, schadeloos heeft gesteld, en de cognossementhouder aldus zelf geen vordering tot schadevergoeding stelt¹².

Consequent is dat niet. In de conclusie bij het arrest stelt (toenmalig) advocaat-generaal E. KRINGS, dat het stilzitten van de cognossementhouder een afstand inhoudt van zijn vorderingsrecht ten gunste van de schadelijder¹³. Hoe een afstand van recht kan leiden tot het ontstaan van een recht in hoofde van een andere partij, is onduidelijk. J. VAN RYN en J. HEENEN merken op, wellicht terecht, dat het verkieslijk ware geweest om ervan uit te gaan dat de koopovereenkomst stilzwijgend de verbintenis omvatte in hoofde van de koper om zijn formele vorderingsrecht aan de verkoper over te dragen, en hem zo de hoedanigheid van cognossementhouder te verlenen¹⁴.

Evenzeer terecht wijst S. ROLAND erop dat er voldoende wijzen bestaan om de verkoper vorderingsgerechtigd te maken: door, bij betaling van de schadevergoeding, te bedingen dat de verkoper wordt gesubrogeerd in de rechten van de koper (artikel 1250, 1° BW), door een cessie (artikel 1690 BW) of door een naamlening¹⁵. In het arrest van 1966 was subrogatie wellicht onmogelijk omdat de koper nooit schade had geleden (zie hierna §3.3) en lijkt een cessie ook twijfelachtig.

Indien de voorwaarden, geformuleerd in het *Teun*-arrest van 1966, vervuld zijn, dan beschikt de verscheper-verkoper alsnog over een vorderingsrecht, in andere gevallen niet¹⁶.

Opgemerkt moet hierbij worden, dat de feiten in het *Teun*-arrest betrekking hadden op een koop, waarbij de koper slechts die goederen moest betalen, die hij “werkelijk en gaaf” had ontvangen. Op deze situatie wordt hieronder nog teruggekomen (zie §3.3).

Veelal wordt er de nadruk op gelegd, dat de verkoper zijn vordering stelde op grond van een charterpartij, die hij met de zeevervoerder had gesloten. F. STEVENS doet terecht opmerken, dat het bestaan van een afzonderlijke charterpartij geen voorwaarde kan zijn voor het

¹⁰ Zie o.m. Cass. 9 september 1966 (ms *Teun*), *Pas.* 1967, I, 30, *J.T.* 1967, 22, *R.W.* 1966-67, 809, *R.H.A.* 1967, 303, *R.C.J.B.* 1968, 121, noot R. DE SMET, “Du droit à l’indemnité du chef de manquant ou d’avarie en matière de transport sous connaissance”; Cass. 14 mei 1981, *Arr.Cass.* 1980-81, 1063, *Pas.* 1981, I, 1063 en *R.H.A.* 1981-82, 415; Cass. 6 juni 1969, *Arr.Cass.* 1969, 974, *Pas.* 1969, I, 902, *R.W.* 1969-70, 805 en *R.H.A.* 1973, 415; Cass. 26 oktober 1984, *Eur.Vervoerr.* 1990, 19, *Arr.Cass.* 1984-85, 322, *Pas.* 1985, I, 285 en *R.W.* 1984, 2973.

¹¹ Cass. 11 januari 1991, ms *Herm J.*, *Pas.* 1991, I, 427, *Arr.Cass.* 1990-91, 486, *R.W.* 1990-91, 1434, *R.H.A.* 1992, 87.

¹² Cass. 9 september 1966 (ms *Teun*), *Pas.* 1967, I, 30, *J.T.* 1967, 22, *R.W.* 1966-67, 809, *R.H.A.* 1967, 303, *R.C.J.B.* 1968, 121, noot R. DE SMET, “Du droit à l’indemnité du chef de manquant ou d’avarie en matière de transport sous connaissance”; Cass. 14 mei 1981, *Arr.Cass.* 1980-81, 1063, *Pas.* 1981, I, 1063 en *R.H.A.* 1981-82, 415.

¹³ Zie ook B. GOEMANS, “La responsabilité du fait des engins de transport”, *l.c.*, 33.

¹⁴ J. VAN RYN en J. HEENEN, *Principes de droit commercial*, IV, gecit., nr. 90.

¹⁵ S. ROLAND, “Vorderingsgerechtigdheid in het zeerecht”, *l.c.*, 81.

¹⁶ Zie Cass. 14 mei 1981, gecit.; Cass. 26 oktober 1984, gecit.

uitoefenen van dit vorderingsrecht¹⁷. Eender welk contractueel rechtsverband, zoals een gewone boeking op een lijnschip, volstaat.

In de rechtspraak van de hoven en rechtbanken heerst onenigheid over de mogelijkheid van een vordering door een andere partij dan de cognossementhouder, bv. de opdrachtgever van een derde cognossementhouder¹⁸.

3.2.2. FRANKRIJK

In het Franse recht heeft de controverse over het cognossement al geruime tijd geleden een oplossing gekregen, die goed op de Belgische lijkt. Nog in 1985 en 1987 besliste het Franse Hof van Cassatie dat, in het geval van uitgifte van een ordercognossement, de vordering tot schadevergoeding wegens wanuitvoering van de vervoersovereenkomst alleen kon worden uitgeoefend door de laatste geëndosseerde of de cessionaris van diens schuldvordering¹⁹. De gezaghebbende Franse auteur M. RÉMOND-GOUILLOUD schreef daarover dat de verlader werd geofferd op het altaar van het cognossement²⁰. Op dat punt volgde het Franse recht dus de algemene lijn van het internationaal handelsrecht ter zake van de verhandelbare waardepapieren. In tegenstelling tot het Belgische recht werd geen vorderingsrecht in hoofde van de verscheper erkend.

De lagere rechtspraak bleef daartegen weerstand bieden. Vlak na de twee bovenvermelde principe-arresten beslisten de Hoven van Beroep te Montpellier²¹ en te Aix-en-Provence²² beide in tegengestelde zin: de vordering van de verscheper werd toelaatbaar verklaard, ondanks het feit dat een cognossement was uitgegeven²³.

In een arrest van 22 december 1989, gewezen in verenigde kamers (*Assemblée plénière*), draaide het Hof van Cassatie bij²⁴. Vrij vertaald besliste het Hof: “indien de vordering uit aansprakelijkheid wegens verlies en beschadiging tegen de zeevervoerder slechts toekomt aan de laatste geëndosseerde van een ordercognossement, is deze vordering niettemin ter beschikking van de verlader, indien hij de enige is die de schade, veroorzaakt door het vervoer, heeft ondergaan”.

Daarmee komt het Franse Hof opmerkelijk dicht in de buurt van de rechtspraak van zijn Belgische tegenhanger.

¹⁷ F. STEVENS, *Vervoer onder cognossement*, o.c., nr. 343.

¹⁸ Voor een overzicht: B. GOEMANS, “La responsabilité du fait des engins de transport”, *l.c.*, 34-36.

¹⁹ Cass. fr. 25 juni 1985, *B.T.* 1985, 518, *D.M.F.* 1986, 540, noot R.A.; Cass.fr. 7 april 1987, *D.* 1987, 36, noot.

²⁰ M. RÉMOND-GOUILLOUD, “Action en responsabilité contre le transporteur maritime. Le chargeur sacrifié sur l’autel du connaissance”, *B.T.* 1985, 513-514.

²¹ Montpellier 1 december 1987, *B.T.* 1988, 13.

²² Aix-en-Provence 10 februari 1988, *B.T.* 1988, 365.

²³ Zie ook: M. RÉMOND-GOUILLOUD, “Droit d’action du chargeur: suite”, *B.T.* 1988, 369.

²⁴ Cass.fr. 22 december 1989, *B.T.* 1990, 27.

3.2.3. NEDERLAND

In het Nederlandse recht is de oplossing klassiek en rechtlijnig: de ladingvordering komt uitsluitend toe aan de cognossementhouder. In artikel 441, lid 1 BW wordt o.m. bepaald:

Indien een cognossement is afgegeven, heeft uitsluitend de regelmatige houder daarvan, tenzij hij niet op rechtmatige wijze houder is geworden, jegens de vervoerder onder het cognossement het recht aflevering van de zaken overeenkomstig de op de vervoerder rustende verplichtingen te vorderen.

Die regel geldt zelfs wanneer er sprake is van een keten van overeenkomsten (bevrachting of vervoer) waarbij telkens de regel geldt, dat de vervoerder t.a.v. zijn wederpartij verplicht is de vervoerde zaken ter bestemming af te leveren in de staat waarin hij deze heeft ontvangen. Wat bevrachting betreft, wil men in het Nederlandse recht voorkomen, dat naast de houder van het cognossement ook de afzender om aflevering van de goederen zou vragen. De cognossementhouder is derhalve bij uitsluiting gerechtigd tot uitoefening jegens de vervoerder van de uit het cognossement voortvloeiende rechten²⁵. Uitzonderingen op die regel zijn zeldzaam in de rechtspraak²⁶.

In de voorbereidende werken tot het nieuw burgerlijk wetboek wordt daarover gezegd: “Ook de in de plaats van de goederen tredende schadevergoeding kan slechts door de cognossementhouder worden gevorderd, waaruit tevens volgt, dat ook de kosten der vaststelling en ter realisering van de waarde van de goederen slechts door de cognossementhouder kunnen worden gevorderd²⁷.”

Zoals in het Belgische en het Franse recht, wordt het recht tot het stellen van een vordering dus gezien als een rechtstreeks uitvloeisel van het recht om aflevering van de lading te vorderen²⁸.

Ook in het Nederlandse recht is het niet van belang of de cognossementhouder ook diegene is die de schade daadwerkelijk heeft geleden.

3.2.4. DUITSLAND

In het Duitse zeerecht wordt evenzeer als in Nederland strikt de hand gehouden aan het vorderingsrecht van de gelegitimeerde cognossementhouder (§648, I HGB):

Zur Empfangnahme der Güter legitimiert ist der, an den die Güter nach dem Konnossement abgeliefert werden sollen oder auf den das Konnossement, wenn es an Order lautet, durch Indossament übertragen ist.

²⁵ Zie o.m.: Voorz. Rb. Rotterdam 24 januari 1992, *Schip & Schade* 1992, 66, ms Dimitry Donskoy.

²⁶ Zie: Rb. Rotterdam 1 oktober 1979, *Schip & Schade* 1980, 67, ms Progress.

²⁷ Zie in het algemeen: H. BOONK, *Zeevervoer onder cognossement*, Arnhem, Gouda Quint, 1993, 27-28.

²⁸ Amsterdam 10 maart 1955, *Schip & Schade* 1957, 83, ms *Texelstroom*; Hoge Raad 8 november 1991, *Schip & Schade* 1992, 37, ms *Brouwersgracht*.

Met het overdragen van een geëndosseerd cognossement worden eveneens de vorderingsrechten, beschreven in §606 HGB overgedragen²⁹.

Het recht op schadevergoeding is ook hier aan het beschikkingsrecht verbonden. Of de cognossementhouder persoonlijk schade heeft geleden, is ook hier van geen belang; hij kan schadevergoeding vorderen ten gunste van een derde (*Liquidation eines Drittschadens*³⁰). De rechtspraak is hierbij zeer toegeeflijk, omdat de vraag, wie de schade heeft geleden, met de vervoersovereenkomst niets te maken heeft, zodat de vervoerder geen voordeel vermag te halen uit eventuele onduidelijkheden. Hij kan zich niet beroepen op een discrepantie tussen vorderingsgerechtigdheid en schade. Niet de materiële gerechtigdheid, maar de legitimatie krachtens het cognossement is daarbij doorslaggevend³¹.

3.3. PROBLEMEN

3.3.1. CONTRACTUELE VORDERINGEN

Het systeem van de formeel en exclusief gelegitimeerde cognossementhouder werkt niet altijd even goed.

Een typevoorbeeld illustreert dit. Het komt, blijkbaar vrij frequent, voor dat uit de koopovereenkomst zelf voortvloeit dat het vorderingsrecht in geval van wanprestatie niet toekomt aan de koper, rechthebbende onder het cognossement, maar aan de verkoper, afzender onder het cognossement. Dat is zo bij bepaalde FOB- en CIF-contracten, waarbij wordt overeengekomen dat de koper betaalt voor het afgeleverde gewicht, wat gebruikelijk is bij verscheping van massagoederen (*goods in bulk*). De koper betaalt slechts wat hij ontvangt, en in geval van een significant verlies of een schade, die niet kan worden uitgelegd als een routeverlies, is het de verkoper die als eisende partij de zeevervoerder dient aan te spreken. Er kan hier geen sprake zijn van subrogatie of enig ander mechanisme, daar de koper van de goederen nooit dat specifieke vorderingsrecht tegen de vervoerder heeft gehad³².

Het is precies die omstandigheid, die in België heeft geleid tot het arrest van het Hof van Cassatie van 9 september 1966 (ms *Teun*, zie §3.2.1) en in Frankrijk tot het arrest van 22 december 1989 (zie §3.2.2).

Opmerkelijk is, dat in het Nederlandse recht de al aangehaalde BOONK (zie §3.2.3) ook specifiek het hierboven besproken voorbeeld geeft, waarbij de verkoper-afzender met de koper-cognossementhouder overeenkomt, dat de tijdens het vervoer opgetreden ladingschade voor rekening van de verkoper zal zijn, als illustratie van de regel, dat van geen belang is of de cognossementhouder daadwerkelijk schade heeft geleden. In dat geval zijn er geen gevolgen zijn voor de vraag aan wie de ladingclaim toekomt. De cognossementhouder-koper zal de ladingclaim moeten instellen, tenzij de vordering door cessie of subrogatie op de

²⁹ H. PRÜBMANN en D. RABE, *Seehandelsrecht*, München, C.H. Beck, 1992, §606 D, 3, a, p. 503, en gecit. ref.

³⁰ Zie over dit begrip H. PRÜBMANN en D. RABE, *o.c.*, §485, D, 6, p. 66, en gecit. ref.

³¹ H. PRÜBMANN en D. RABE, *o.c.*, §606, D, 3, b, p. 504, en gecit. ref.

³² P. BOULOY, "Connaissance et droit d'action", *Droit Maritime Français* 1989, 580-583.

verkoper is overgegaan. Die stelling wordt niet onderbouwd met rechtspraak of rechtsleer en lijkt, met alle respect, moeilijk te verdedigen, omwille van de hierboven al uiteengezette redenen: de koper heeft dat vorderingsrecht in feite nooit gehad en derhalve is een cessie aan de verkoper moeilijk denkbaar. Hijzelf is, anders gezegd, formeel gelegitimeerd om te vorderen, maar ten gronde zou hij vorderen voor rekening van de verkoper.

In Duitsland heeft het Bundesgerichtshof, ondanks de strikte regel van §648, I HGB, in een gelijkaardig geval toch ook de vordering van de verkoper-afzender toegelaten, omdat in dergelijke koopovereenkomst het endossement van het cognossement plaatsvindt onder het stilzwijgende beding, dat een aanspraak wegens verlies van goederen in de interne verhouding tussen partijen de verkoper ten goede moet komen³³.

De vraag rijst hier, in welke mate het Duitse hoogste gerechtshof het Belgische Hof van Cassatie heeft geïnspireerd (en de opmerkelijk gelijklopende stelling van VAN RYN en HEENEN, zie §3.2.1), en dit op zijn beurt het Franse Hof van Cassatie.

Alleszins kan niet worden ontkend, dat de rechtspraak in verschillende jurisdicties regelmatig in de knoop raakt met het exclusieve vorderingsrecht van de cognossementhouder, en dat men – zonder het met zoveel woorden toe te geven – al lang wat water bij de wijn heeft gedaan.

Praktische problemen zullen ook rijzen, wanneer de verkoper het formele mechanisme wil (of noodgedwongen moet) respecteren en de vordering op naam van de cognossementhouder wil stellen. Zijn kansen daartoe lijken echter bepaald klein, als een boze cognossementhouder, die de goederen nog niet heeft betaald, heeft geweigerd om ze in ontvangst te nemen en vervolgens alle commerciële betrekkingen met de verkoper heeft verbroken.

Zonder wetgevende ingreep is het moeilijk om de bestaande toegevingen in de rechtspraak een juridische grondslag te geven. De oplossingen, die in de rechtspraak aan het hierboven beschreven probleem werden gegeven (stilzwijgend beding tot overdracht, stilzwijgende afstand van recht, cessie) komen enigszins gekunsteld over. De notie van kwalitatief recht³⁴ helpt hier trouwens ook niet: men kan moeilijk voorhouden dat de verkoper, door het cognossement te verhandelen of te endosseren, de bedoeling heeft om het kwalitatieve recht over te dragen aan zijn koper, wanneer het precies tussen hen is overeengekomen dat dit recht niet zal worden overgedragen, en in die optiek kan er dan evenmin sprake zijn van een opnieuw overgaan van het kwalitatieve recht naar de verkoper.

3.3.2. BUITENCONTRACTUELE VORDERINGEN

De mogelijkheid bestaat ook, dat de zogenaamde “werkelijke schadelijder”, dus m.a.w. diegene die ten gevolge van de wanuitvoering van de vervoersovereenkomst een aantoonbare

³³ H. PRÜßMANN en D. RABE, *o.c.*, §606, D, 3, b, p. 504, met verwijzing naar de beslissing van het Bundesgerichtshof inzake ms *Aspirator* van 1957, *Bundesgerichtshofszeitung* 25, 250, *Neue Juristische Wochenschrift* 1957, 1838, *Monatschrift für deutsches Recht* 1958, 28, *Versicherungsrecht* 1957, 705, *Hansa* 1957, 2479.

³⁴ Voorgesteld door F. STEVENS, “Het vorderingsrecht lastens de zeevervoerder: een kwalitatief recht?”, in *Liber amicorum R. Roland*, Gent, Larcier, 2003, 391-403.

schade in zijn patrimonium heeft geleden, niet diegene is die als afzender of als welke partij dan ook op het cognossement staat vermeld.

Dat kan zo zijn, indien die partij zich bv. indirect heeft laten vertegenwoordigen (door een commissionair) voor de inontvangstneming van de goederen. Doorgaans wordt opgeworpen, dat die commissionair er dan toe gehouden is om een procedure te voeren in eigen naam, maar voor rekening van zijn committent. Het is echter mogelijk, dat de commissionair op het ogenblik dat de vordering moet worden gesteld, niet meer beschikbaar is, bv. wegens faillissement.

In andere rechtsstelsels wordt dit opgelost door de schadelijder een vordering uit onrechtmatige daad te laten stellen. Voor zoveel als nodig kan dit trouwens ook in de gevallen besproken in §3.3.1, waar er wel mogelijkwijze een contractuele band tussen de schadelijder en de vervoerder bestaat. Afhankelijk van het toepasselijke recht kan een vordering uit onrechtmatige daad overigens voor heel eigen verrassingen zorgen. In de Engelse beslissing inzake *The Aliakmon*³⁵ werd een vordering uit onrechtmatige daad naar Engels recht afgewezen omdat de eisers op het ogenblik van het ontstaan van de schade geen eigenaars waren van de goederen. Door een ongelukkige aanpassing van een oorspronkelijke CIF-koop was er geen eigendomsoverdracht geweest maar wel overdracht van het risico. Dat risico leidde echter tot een vordering voor louter economische schade (naar Engels recht), die niet voor vergoeding in aanmerking kwam. Hun (op het eerste gezicht) contractuele vordering tegen de zeevervoerder strandde op een technisch probleem: zij hadden de goederen in ontvangst genomen als mandatarissen van de verscheper zodat zij niet tot het vervoerscontract waren toegetreden.

Naar Belgisch recht zou een dergelijke vordering misschien wel mogelijk zijn. Op het eerste gezicht zou de strenge samenloop- en coëxistentieleer van het Hof van Cassatie hieraan niet in de weg staan, omdat de zeevervoerder geen uitvoeringsagent van de verkoper is.

3.4. VOORBEELDEN VAN INTERNATIONALE REGELGEVING

3.4.1. GEEN REGELS IN DE BESTAANDE VERDRAGEN

In de bestaande verdragen over zeevervoer (Haagse Regels 1924, Regels van Den Haag – Visby 1968, Regels van Hamburg 1978) zijn geen regels opgenomen over het vorderingsrecht tegen de zeevervoerder.

Deze materie is steeds overgelaten aan het nationale recht.

De andere vervoersrechtelijke verdragen zijn met betrekking tot deze materie irrelevant, omdat het verhandelbaar cognossement een typisch zeerechtelijke creatie is.

³⁵ *Leigh & Sullivan v. Aliakmon Shipping*, [1986] A.C. 785, [1986] 2 Lloyd's Rep. 1.

3.4.2. ZEEVERVOER: ARTIKEL 68 UNCITRAL-ONTWERPVERDRAG

Naar het UNCITRAL-ontwerpverdrag over zeevervoer werd hierboven al verwezen (§2.3.2).

Naast een regeling van het vorderingsrecht voortvloeiend uit een zeevervoersovereenkomst (artikel 67, zie hierboven §2.3.2), bevat het ontwerpverdrag eveneens een regel voor het geval waarin een verhandelbaar cognossement (of elektronische gegevensdrager) is uitgegeven.

In die regel wordt afgeweken van de strikte exclusieve legitimatie van de cognossementhouder. Vrij vertaald luidt het desbetreffende artikel 68 als volgt.

Artikel 68.

Indien een verhandelbaar vervoersdocument of een verhandelbare elektronische drager werd uitgegeven

Wanneer een verhandelbaar transportdocument of een verhandelbare elektronische drager werd uitgegeven:

- a. is de houder ervan ertoe gerechtigd om rechten uit te oefenen voortvloeiend uit de vervoersovereenkomst tegen de vervoerder of tegen een uitvoerende partij, waarbij zonder belang is of hij zelf schade heeft geleden door beschadiging of verlies; en*
- b. wanneer de eiser niet de houder is, moet hij, bovenop het bewijs dat hij schade heeft geleden door beschadiging of verlies ten gevolge van een inbreuk op de vervoersovereenkomst, eveneens bewijzen dat de houder niet de schade heeft geleden ter zake waarvan de eis wordt gesteld.*

Hier wordt dus een alternatief vorderingsrecht in het leven geroepen voor een partij, die schade heeft geleden ten gevolge van de uitvoering van de vervoersovereenkomst, maar die geen houder is van het cognossement.

4. BESLUITEN EN AANBEVELINGEN

4.1. DE ZEEVERVOERSOVEREENKOMST IN HET ALGEMEEN

Aansluitend op de uitwerking, in het algemeen, van een regelgeving voor het goederenvervoer over zee die losstaat van de uitgifte en het gebruik van een verhandelbaar cognossement, verdient het aanbeveling om bijzondere aandacht te besteden aan het vorderingsrecht van de contractspartijen.

Het UNCITRAL-ontwerpverdrag geeft daartoe een goede aanzet.

4.2. DE ZEEVERVOERSOVEREENKOMST ONDER COGNOSSEMENT

Onder voorbehoud van specifieke verdere discussie in de expertengroep en consultatie van diverse betrokken beroepsgroepen lijkt het aanbevelenswaardig om het strikte klassieke standpunt, dat het vorderingsrecht exclusief toebehoort aan de cognossementhouder, te nuanceren en onder bepaalde voorwaarden een subsidiair vorderingsrecht toe te kennen aan andere belanghebbende partijen.

Ook in dit opzicht geeft het UNCITRAL-ontwerpverdrag een goede aanzet.