

Demurrage en Detention-kosten containertransport over zee

Rapport naar aanleiding van discussie

Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat

Versie: 1.0

Datum: 4 december 2023

Colofon

Auteurs

Albert Veenstra – Professor of Trade and Logistics Rotterdam School of management Erasmus University

Kees Verweij - Partner Buck Consultants International

Jaco van de Wijdeven - Consultant Buck Consultants International

Ard-Jan Cieremans – Senior Consultant Ab Ovo Nederland

Delaja Post – Consultant Ab Ovo Nederland

Uitgevoerd in opdracht van Topsector Logistiek

Oktober/november 2023

Inhoud

Opdracht en aanpak.....	6
Samenvatting resultaten	8
1 Context internationaal handelsproces en definities demurrage en detention.....	14
1.1 Vervoer over zee	14
1.2 INCOTerms.....	15
1.3 Merchant en Carrier Haulage.....	17
1.4 Definities demurrage en detention	18
2 Achtergrond internationaal containervervoer	21
2.1 Zee-terminals en depots	24
2.2 Soorten containers.....	25
2.3 Kwaliteit van containers	26
2.4 Containercyclus	27
2.5 Top 10 internationale containerrederijen	33
3 Beleidsmatige en wetenschappelijke discussie.....	34
3.1 Overzicht van beleidsmatige studies naar demurrage en detention	34
3.2 Overzicht wetenschappelijk onderzoek naar demurrage en detention.....	36
3.3 Overzicht rechtszaken omtrent demurrage en detention.....	39
3.4 Conclusies	41
3.5 Gebruikte literatuur	43
4 Economische analyse containertransport.....	45
4.1 Terminal Handling Charge (THC)	50
4.2 De invloed van verladers.....	52
5 Demurrage en detention-kosten in Nederland.....	54
5.1 Demurrage en detentionkosten in Rotterdam (een korte recap)	54
5.2 Verschillende start en eind momenten voor D&D	55
5.3 Ontwikkeling voorwaarden en tarieven afgelopen jaren.....	56
5.4 D&D-kosten per terminal	60
5.5 Container storage kosten terminal.....	61
5.6 Vergelijking D&D-kosten in andere landen	64
6 Relatie conjunctuur en D&D	68
6.1 De Covid-periode was een uitzonderlijke cyclische gebeurtenis	68
6.2 Praktijk situaties demurrage en detention.....	72

7	Inschatting jaarlijkse hoogte D&D-kosten	75
7.1	Demurrage & Detention tariefstaffels rederijen als basis voor kosten Nederland	75
7.2	Berekening totale Demurrage & Detention kosten Nederland 2022	78
7.3	Mogelijkheden om D&D kosten in de hand te houden	80
8	Gevolgen D&D-kosten voor multimodaal vervoer	82
8.1	Impact van heffen D&D kosten op besluitvorming gebruik binnenvaart en spoor is groot	82
8.2	Ervaringen met heffen D&D kosten op modal shift per ketenpartij	83
8.3	Conclusie omtrent gevolgen heffen D&D kosten op modal split containervervoer	86
9	Bijlage: Jurisprudentie Demurrage en Detention	88

Afbeeldingen

AFBEELDING 1: OVERZICHT INCOTERMS.....	16
AFBEELDING 2: KLOKKEN DEMURRAGE EN DETENTION	19
AFBEELDING 3: VOORBEELD DIENSTREGELING DIEPZEESCHEPEN	23
AFBEELDING 4: SOORTEN CONTAINERS.....	25
AFBEELDING 5: DE CONTAINERCYCLUS IN 15 STAPPEN	29
AFBEELDING 6: CONTAINER FREIGHT RATE INDEX VAN SHANGHAI NAAR ROTTERDAM 2019 - 2023	45
AFBEELDING 7: DE PRIJSONTWIKKELINGEN 2022 EN 2023 OP BELANGRIJKE CONTAINERROUTES.....	46
AFBEELDING 8: DEMURRAGE EN DETENTION EXPORT	55
AFBEELDING 9: DEMURRAGE EN DETENTION IMPORT.....	56
AFBEELDING 10: VERGELIJKING IMPORT DEMURRAGE KOSTEN STAFFELS PER REDERIJEN VOOR PERIODE VAN 14 DAGEN	57
AFBEELDING 11: VERGELIJKING IMPORT DETENTION KOSTEN STAFFELS PER REDERIJEN VOOR PERIODE VAN 14 DAGEN	58
AFBEELDING 12: VERGELIJKING IMPORT DEMURRAGE KOSTEN CUMULATIEF VOOR PERIODE VAN 14 DAGEN	59
AFBEELDING 13: VERGELIJKING IMPORT DETENTION KOSTEN CUMULATIEF VOOR PERIODE VAN 14 DAGEN	59
AFBEELDING 14: VERGELIJKING KOSTEN DEMURRAGE EN DETENTION REDERIJ CMA CGM IN VERSCHILLENDE LANDEN	64
AFBEELDING 14: VERGELIJKING KOSTEN DEMURRAGE EN DETENTION REDERIJ MAERSK IN VERSCHILLENDE LANDEN	65
AFBEELDING 14: ONTWIKKELING KOSTEN DEMURRAGE EN DETENTION VERENIGDE STATEN 2020 - 2023.....	66
AFBEELDING 17: CONTAINER FREIGHT RATE INDEX VAN SHANGHAI NAAR ROTTERDAM 2019 - 2023	68
AFBEELDING 18: AANTAL CONTAINERS EN PORTCALLS IN ROTTERDAM 2019 - 2022	70
AFBEELDING 19: AANTAL OVERGESLAGEN CONTAINERS IN ROTTERDAM 2020 - 2023.....	71

Tabellen

TABEL 1: TOP 10 CONTAINERREDERIJEN	33
TABEL 2: ONDERDELEN TARIEFSTELLING CONTAINERVERVOER	47
TABEL 3: THCs ROTTERDAM EIND 2008	51
TABEL 4: THCs ROTTERDAM APRIL 2009.....	51
TABEL 5: THCs ROTTERDAM 2023.....	51
TABEL 6: VRIJE DAGEN DEMURRAGE EN DETENTION 2015 - 2022	56
TABEL 7: KOSTEN DEMURRAGE EN DETENTION 2015 - 2022	57
TABEL 8: DEMURRAGE KOSTEN REDERIJEN PER HOME TERMINAL	60
TABEL 9: CONTAINER STORAGE KOSTEN WERELDWIJD.....	61
TABEL 10: CONTAINER STORAGE KOSTEN IMPORT IN ROTTERDAM PER REDERIJ.....	62
TABEL 11: CONTAINER STORAGE KOSTEN EXPORT IN ROTTERDAM PER REDERIJ	63
TABEL 12: TARIEFSTAFFELS DEMURRAGE EN DETENTION IMPORT CONTAINERS.....	76
TABEL 13: TARIEFSTAFFELS DEMURRAGE EN DETENTION EXPORTCONTAINERS.....	77

Opdracht en aanpak

In het Commissie Debat Infrastructuur en Vervoer op 13 april j.l. is door de Minister toegezegd om met de Topsector Logistiek in overleg te treden om de invloed van lig- en stagelden voor containers in zeehavens op de efficiëntie van het containervervoer te onderzoeken. De bedoeling van dat onderzoek moet zijn om te bekijken of er een handelingsperspectief is voor de Nederlandse overheid.

De Topsector logistiek heeft Buck Consultants International (BCI), Rotterdam School of Management van de Erasmus Universiteit Rotterdam (RSM EUR) en Ab Ovo (AO) gevraagd om aan dit onderzoek invulling te geven.

In de opdrachtverlening is de informatiebehoefte van de Minister vertaald in een aantal vragen. Daarbij is de gebruikelijke terminologie uit de sector gebruikt, i.c. de termen demurrage en detention (D&D) van containers. Deze termen zullen in dit rapport nader worden gedefinieerd. De opdracht omvatten de volgende punten:

- Beschrijf wat demurrage en detention-kosten zijn.
- Wat is de omvang van demurrage en detention-kosten in Nederland?
- Wie zijn de spelers en kunnen verladers invloed uitoefenen op demurrage en detention tarieven/termijnen?
- Wat is het effect van demurrage en detention-kosten op intermodaal goederenvervoer?

Voor het beantwoorden van de vragen, in beperkte tijd, is ervoor gekozen om alleen voor het kwantificeren van de omvang van betaalde demurrage en detention vergoedingen door het Nederlandse bedrijfsleven primaire informatie te verzamelen, door middel van middel van interviews en dataverzameling uit het publieke domein.

De beantwoording van de overige vragen, en met name de vraag over de mogelijke impact op intermodaal vervoer is gebaseerd op secundaire informatie, vanuit het wetenschappelijke en juridische domein, en voorbeeldsituaties uit interviews.

Meer in detail is informatie verzameld bij de containerrederijen die demurrage en detentionvergoedingen in rekening brengen, bij een aantal grote containervervoerders in Nederland over de aantallen containers die zij behandelen, en hoeveel demurrage en detentionvergoedingen zij daarvoor afrekenen. Verder is de wetenschappelijke literatuur over dit onderwerp gereviewd, is een aantal rechtszaken geanalyseerd in binnen- en buitenland, en is de marktontwikkeling in het containervervoer vergeleken met de ontwikkeling van de demurrage en detentionvergoedingen in de laatste jaren (onder Covid en daarna).

De belangrijkste inzichten zijn weergegeven in het eerste, samenvattende, hoofdstuk. In dit hoofdstuk zal steeds verwezen worden naar latere hoofdstukken waar meer in detail op zaken zal worden ingegaan.

In het hiernavolgende zal steeds verwezen worden naar de demurrage en detention-problematiek met de afkorting D&D.

Samenvatting resultaten

Het internationale goederenvervoer is een complexe markt, waarin heel veel spelers allemaal een stukje van de oplossing inbrengen. Er is vaak geen echte centrale regie, over de hele keten, noch bij de ladingbelanghebbende noch bij de grote internationale vervoerders.

Dit betekent dat enerzijds het internationale/intercontinentale goederenvervoer een mogelijkheid biedt om goederen te laten stromen tussen partijen in verschillende landen die elkaar niet kennen, of niet vertrouwen. Dat is positief. Aan de andere kant betekent het ook dat de uitvoering van die internationale goederenstroom gefragmenteerd is, en dat verschillende partijen mechanismes hebben geïntroduceerd om hun eigen belangen te behartigen of te beschermen.

De regels die containerrederijen hanteren om grip te houden op hun eigen containers is zo'n mechanisme. Onder deze regels vatten zij **deadlines** voor het ophalen, en terugbrengen, van containers in de zeehavens, en **vergoedingen** voor als die deadlines worden overschreden. Deze regels worden benoemd met de termen *demurrage* (voor het op tijd ophalen van de container) en *detention* (voor het op tijd terugbrengen van de lege container), of in het Nederlands, stagelden. Omdat de term stagelden ook voor allerlei andere situaties gebruikt worden, zullen we in deze studie consistent de termen demurrage en detention gebruiken.

Antwoord op de vragen

- Beschrijf wat demurrage en detention-kosten zijn.

Demurrage en detentionkosten zijn kosten die de containerrederijen in rekening brengen aan hun klanten voor het gebruik van de containers waar hun lading in wordt vervoerd.

- Wat is de omvang van demurrage en detention-kosten in Nederland?

Op basis van onze berekeningen schatten we de demurrage- en detentionkosten voor Nederlandse partijen op €165 mln voor inkomende containers (importlading), en €30 mln voor uitgaande containers (exportlading).

- Wie zijn de spelers en kunnen verladers invloed uitoefenen op demurrage en detention tarieven/termijnen?

De betrokken spelers zijn zeereaderijen, hun klanten – de verladers -, expediteurs, terminals in de zeehaven en het achterland, achterlandvervoerders (weg, water en spoor), en de douane.

Antwoord op de vragen

-vervolg

Verladers kunnen met rederijen in gesprek/onderhandelen over de voorwaarden van demurrage en detention (vrije dagen en tarieven), maar moeten tegelijkertijd goed in de gaten houden welke voorwaarden ze uiteindelijk accepteren. Nauwgezette beheersing van de containerstroom van en naar het achterland is een van de belangrijkste factoren waardoor verladers hun demurrage- en detentionkosten in de hand kunnen houden.

- Wat is het effect van demurrage en detention-kosten op intermodaal goederenvervoer?

Uit gesprekken met verschillende partijen in de containerketen is gebleken dat de kostenverschillen tussen de verschillende modaliteiten klein zijn, en dat de dreiging van demurrage- en detentionkosten verladers vaak doet kiezen voor het wegvervoer, ten koste van binnenvaart of spoor. Het precieze macro-effect hiervan vereist nadere studie, maar de consensus in het bedrijfsleven is dat zij zich regelmatig bij hun modaliteitskeuze laten leiden door demurrage- en detentionkosten.

Voor een goed begrip van de mechanismes die de rederijen gebruiken om hun containers efficiënt te benutten, alsmede welke partijen allemaal bij het internationale containervervoer betrokken zijn, is enige achtergrondkennis nodig in het internationale handelsverkeer, en in de structuur en werking van het internationale transport van containers. In deze studie verwijzen we daarvoor naar de hoofdstukken 1 (handelsprocessen), 2 (containers en de containersector) en hoofdstuk 4 (economische achtergrond over prijsvorming in het containervervoer).

De kern van de inzichten vanuit internationale handelsprocessen is dat er veel partijen betrokken zijn bij het internationale vervoer van goederen in containers, en dat in de afspraken tussen die partijen flexibiliteit is om verantwoordelijkheden te verdelen. Dit betekent dat activiteiten en verantwoordelijkheden van één individuele partij niet altijd hetzelfde zijn. Daarnaast veranderen de commerciële afspraken tussen partijen nogal eens (prijzen, voorwaarden, tijdsrestricties). De demurrage en detentionproblematiek is daarom ook onderhevig aan veranderingen over de tijd, en zij is afhankelijk van afspraken tussen partijen, en keuzes die partijen hebben gemaakt over hun rol in de keten.

De introductie van de container als middel om goederen te vervoeren heeft geleid tot de ontwikkeling van een hele nieuwe tak in de internationale scheepvaart, met gespecialiseerde schepen, en havens om de gestandaardiseerde container over de hele wereld te kunnen vervoeren. Dit systeem functioneert op basis van hetzelfde juridische kader als de rest van de

scheepvaartwereld (tankvaart en droge bulk), maar vervult een heel andere rol: containers worden getransporteerd in complexe logistieke ketens, waarin vaak andere eisen gesteld worden aan de vervoersprestatie dan in de droge en natte bulk. Deze ontwikkeling is overigens nog relatief nieuw: de echte groei van containervervoer startte ongeveer in het begin van de jaren 90 van de vorige eeuw. Deze ontwikkeling is dus eigenlijk pas zo'n 30 jaar oud.

Het huidige juridische kader (de Hague Visby Rules uit 1924) bieden niet veel mogelijkheden om de rederijen aan te spreken op hun vervoersprestatie. Tegelijkertijd hebben de rederijen al heel lang vrijstellingen van mededingingswetgeving in allerlei delen van de wereld. In Europe is pas heel recent (in oktober 2023) de mededingingsvrijstelling opgeheven. Het gevolg van deze situatie is dat rederijen veel ruimte hadden om een gespecialiseerd containertransportsysteem uit te rollen, en daarbij ook steeds grotere schepen te introduceren om de groei van de gecontaineriseerde goederenstroom te accommoderen. Het beheersen van de stroom containers in het achterland, door middel van de demurrage en detentionmechanismen, past goed in die ontwikkeling.

Voor wat betreft de prijsvorming in het containertransport is het belangrijk om te weten dat een rekening van een rederij voor het vervoer van een container bestaat uit een veelheid van vergoedingen, waar de echte vrachtprijs maar een onderdeel van is. De rederijen hebben een prijsvormingsmechanisme ontwikkeld, waarin veel van hun onzekerheid (over brandstofprijzen, wisselkoersen, lokale omstandigheden) apart worden afgewenteld op hun klanten. Ook de kosten die zij van terminals in rekening gebracht krijgen (de zogenaamde terminal handling charges) worden doorgezet naar klanten, en dat geldt ook voor de financiële stimuli voor de rotatie van de container (i.c. de demurrage en detentionvergoedingen).

De demurrage en detention-afspraken tussen rederijen en hun klanten zijn in de kern commerciële afspraken. De rol van de overheid om deze afspraken te reguleren is daarmee op voorhand beperkt. Dat neemt niet weg dat er in de afgelopen jaren behoorlijk wat aandacht is geweest van academici, juristen en beleidsmakers over wat demurrage en detention nu precies is, en welke functie deze mechanismen hebben op de efficiëntie van het 'containersysteem' in het algemeen. Wij verwijzen naar hoofdstuk 3 voor een uitgebreid overzicht van deze discussies.

Interessante inzichten uit deze analyse zijn dat er een fundamenteel probleem is in het verder optimaliseren van de (lege) containerstroom. Ondanks vele pogingen in allerlei projecten, is het onder de omstandigheden die gelden in Europa (onbalans van import en exportstromen) waarschijnlijk niet mogelijk om een veel efficiëntere lege containerstroom te organiseren. Het wetenschappelijk onderzoek laat ook zien dat er werkbare alternatieven zijn voor de combinatie van deadlines en vergoedingen, waarbij zowel het verdienmodel van de rederijen als efficiënt multimodaal vervoer kan worden gerealiseerd.

De juridische discussie leidt tot het inzicht dat een aantal vraagstukken omtrent demurrage en detention in de afgelopen jaren in rechtszaken zijn verduidelijkt: de demurrage en detentionafspraken zijn puur commerciële (huur)afspraken tussen bedrijven, de hoogte van demurrage kan niet oneindig oplopen, en als bepaalde partijen (bijvoorbeeld de douane) het ophalen van de container onmogelijk maakt, is over die tijd geen demurrage verschuldigd. Voor de beleidsmatige discussie is de ontwikkeling in de VS wellicht het meest interessant. Hier is de Federal Maritime Commission de aangewezen autoriteit, die een gedragslijn heeft uitgevaardigd, waarin *fair business practice* centraal staat. Overigens hebben zij tot nu toe zowel de ontwikkeling van de vrachtprijs als het algemene mechanisme van demurrage en detention nog niet als unfair business practice aangemerkt.

Om in deze studie een beeld te krijgen van de kosten die samenhangen met demurrage en detention hebben we bij de grote containerrederijen de publieke informatie over demurrage en detentionperiodes en vergoedingen verzameld. De resultaten van deze analyse zijn weergegeven in hoofdstuk 5. De resultaten laten zien dat het demurrage en detention-beleid van rederijen vrij constant is over een langere periode. Sinds 2015 is er bij veel rederijen eigenlijk geen significante wijziging in vrije dagen te bespeuren, en stijgen de tarieven slechts licht. Dit betekent ook dat de Covid-jaren een uitzonderlijke situatie vertegenwoordigen, waarin de rederijen – met het mechanisme die zij tot hun beschikking hadden – hebben geprobeerd de rotatie van containers te beheersen.

De uitzonderlijke situatie bestond eruit dat de reactie van de internationale bedrijven op tijdelijke producttekorten door Covid was om veel meer lading door het container-transportstelsel te duwen, en dat de rederijen deze ontwikkeling grotelijks hebben onderschat. Het gevolg was een acuut tekort aan capaciteit op schepen, tekorten aan lege containers en congestie in containerterminals. Om in deze complexe, maar uitzonderlijke, situatie de containers toch te laten stromen hebben veel rederijen naar het ‘demurrage-instrument’ gegrepen. Ook zijn er situaties ontstaan waarbij de rederijen hun eigen regels niet altijd goed hebben toegepast (bijvoorbeeld containers niet in ontvangst willen nemen, maar toch de detention-rekening laten oplopen). Vooral bij de FMC in de VS zijn een aantal van deze zaken aanhangig gemaakt. Het ziet ernaar uit dat de rederijen hier in veel gevallen hun ongelijk moeten erkennen. De FMC betwist echter niet het recht van de rederijen om hun demurrage-tarieven op te schroeven als zij dat nodig vinden.

Een ander inzicht dat uit de vergelijking van de tarieven en vrije dagen volgt is dat de rederijen wel allemaal verschillend beleid voeren. Er zijn grote verschillen tussen de demurrage en detention-voorwaarden bij de negen onderzochte rederijen, en dat kan een verladende partij behoorlijk wat geld schelen. Dit moet gezien worden in relatie met de verschillen die rederijen hanteren in de momenten waarop zij de demurrage- of detention-teller laten lopen. Soms is dit bij het lossen, soms de dag na lossen. Ook dit maakt voor verladende partijen verschil. Tenslotte is het nog zo dat rederijen veel samenwerken, en doen aan Slot Sharing: zij verkopen plekken op

elkaars schepen om de klant een betere dienstverlening te bieden. Het gevolg van deze situatie is dat verladende partijen altijd heel erg goed moeten opletten onder welke condities een container is vervoerd, en welke demurrage en detentionvoorwaarden van toepassing zijn. Dit is een behoorlijke 'administratieve last' die door het ene bedrijf wordt opgelegd aan het andere.

Hierboven is al aangegeven dat de bijzondere tariefstelling die rederijen hebben gehanteerd voor hun demurrage en detentionvergoedingen tijdens Covid van tijdelijke aard is geweest. Inmiddels zijn zowel de vrachttarieven als de demurrage en detentiontarieven weer naar niveaus gezakt die we hadden voor Covid. In hoofdstuk 6 van dit rapport is dit verder onderbouwd.

Een van de opdrachten van deze studie was om de totale demurrage en detentionkosten voor de Nederlandse logistieke sector te bepalen. In deze studie is dit weergegeven in hoofdstuk 7. We presenteren noodzakelijkerwijs een benadering van de kosten, omdat de werkelijke gegevens alleen bekend zijn bij de betrokken bedrijven. Wij hebben ons gebaseerd op de publieke demurrage en detentiongegevens van rederijen, en inzichten uit interviews met een aantal prominente logistieke dienstverleners en multimodale vervoerders in Nederland.

Op basis van deze inzichten is een berekening gemaakt van het gemiddelde tarief van demurrage en detention voor een aantal dagen, en van de hoeveelheid containers waarop dat aantal dagen van toepassing is. Als al deze gegevens gecombineerd worden, resulteert een eerste schatting van zo'n Euro 200 mln.

Voor de beoordeling van dit bedrag dient een vergelijking gemaakt te worden met andere financiële bedragen. Een optie is de vergelijking met de totale transportkosten van de containerstroom. Dat bedrag ligt in de ordegrootte van Euro 5-9 mld. Op deze schaal is de demurrage en detention-rekening niet echt significant. Een andere vergelijking, met de totale waarde van de goederen, versterkt dit beeld nog meer.

Aan de andere kant zijn de demurrage en detentionkosten op microniveau soms wel heel significant. Het verschil tussen de transportkosten van de achterlandmodaliteiten, weg, spoor en binnenvaart, is soms klein, en additionele kosten voor demurrage en detention kan heel makkelijk de business case voor een binnenvaart of spooroptie onaantrekkelijk maken.

Tenslotte richten we onze aandacht op de impact van demurrage en detentionkosten voor de efficiëntie van het multimodaal vervoer. Het bovenstaande voorbeeld van het micro effect van demurrage en detentionkosten laat al zien dat er een effect kan zijn. In het onderzoek hebben we via een aantal interviews meer inzichten opgehaald van partijen over de mate waarin zij demurrage en detention zien als een blokkade voor de keuze van binnenvaart of spoor. De uitgebreide analyse hierover is opgenomen in hoofdstuk 8.

De respondenten bevestigen dat demurrage en detention een rol spelen bij hun keuze voor de vervoersmodaliteit. Er is meer effect bij importcontainers dan bij exportcontainers. Ook is de omvang van de goederenstroom van een bedrijf een belangrijke factor: grote bedrijven kunnen beter onderhandelen over demurrage en detention, en hebben meer mogelijkheden om de processen goed te managen. Vooral kleinere verladers worden geraakt door de standaard demurrage en detentionvoorwaarden van de rederijen, en kiezen daardoor vaker voor het wegvervoer. Rederijen proberen deze problematiek te beheersen door hun klanten meer (vervoers)diensten aan te bieden. Dit is nadelig voor de lokale multimodale vervoerders in Nederland. Veel achterlandterminals in Nederland werpen zich op als de partij die de demurrage en detentionproblematiek voor klanten kan beheersen, en tegelijkertijd ook multimodaal vervoer kan blijven uitvoeren. Hier heeft zich in de afgelopen jaren een business model ontwikkeld, maar het levert voor de achterlandterminals ook uitdagingen en risico's.

Onze conclusie is dat er specifiek voor de overheid op voorhand weinig concreet handelingsperspectief is om, door middel van regelgeving, de demurrage en detention-praktijk te beïnvloeden. De afspraken zijn onderdeel van business-to-business relaties, die redelijk zijn afgebakend door recente rechtszaken, en waar de verladende partijen hun verantwoordelijkheid goed moeten kennen en invullen.

Dit betekent dat er wel een handelingsperspectief is voor verladende partijen, en hun sectorvertegenwoordigers. Veel vooral kleine verladers hebben moeite om de complexiteit van de verschillende demurrage en detention-voorwaarden van rederijen goed te beheersen en daarmee hun kosten te minimaliseren. Een goede voorlichting over best practices, uitwassen, en alternatieven zou wellicht een deel van deze kleinere verladers kunnen helpen bij het voorkomen van verrassingen.

Dit alles laat niet onverlet dat er een beleidsmatige dimensie is die samenhangt met de impact van demurrage en detention op de efficiëntie van multimodaal vervoer. Er is redelijk wat anekdotisch bewijs dat bedrijven inderdaad kiezen voor wegvervoer vanwege demurrage en detention-eisen. Daarnaast hebben we ook gezien dat rederijen grote verschillen laten zien in de eisen die zij stellen aan de vrije dagen en de tarieven die ze rekenen. Dit betekent dat er ruimte zou moeten zijn voor een dialoog om de minst restrictieve keuzes tot marktstandaard te verheffen. Dit is een discussie die op Europees niveau gevoerd zou moeten worden. Vanuit het perspectief van de haven van Rotterdam of Nederland geven we deze discussie weinig kans. Maar op Europees niveau, waar multimodaal vervoer al heel lang een speerpunt is, zou er een beleidslijn te ontwikkelen moeten zijn waarin met de rederijen een dialoog over dit onderwerp gevoerd wordt. Nederland kan in het initiëren van deze discussie een rol spelen.

1 Context internationaal handelsproces en definities demurrage en detention

Het internationale goederenvervoer is een complexe markt, waarin heel veel spelers allemaal een stukje van de oplossing inbrengen. Er is vaak geen echte centrale regie, over de hele keten, noch bij de ladingbelanghebbende noch bij de grote internationale vervoerders.

Dit betekent dat enerzijds het internationale/intercontinentale goederenvervoer een mogelijkheid biedt om goederen te laten stromen tussen partijen in verschillende landen die elkaar niet kennen, of niet vertrouwen. Dat is positief. Aan de andere kant betekent het ook dat de uitvoering van die internationale goederenstroom gefragmenteerd is, en dat verschillende partijen mechanismes hebben geïntroduceerd om hun eigen belangen te behartigen of te beschermen.

De regels die containerrederijen hanteren om grip te houden op hun eigen containers is zo'n mechanisme. Onder deze regels vatten zij deadlines voor het ophalen, en terugbrengen, van containers in de haven, en vergoedingen voor als die deadlines worden overschreden. Deze regels worden benoemd met de termen *demurrage* en *detention* van containers.

In dit eerste hoofdstuk introduceren we een aantal basismechanismen die nodig zijn voor een goed begrip van het internationale goederenvervoer, en voor het op waarde kunnen schatten van de rol en impact van demurrage en detention. We beginnen met het internationale kader waarbinnen zeetransport plaatsvindt. We zullen daarna uitleggen waarom standaard handelstermen zoals INCOTerms belangrijk zijn in het internationale goederenvervoer. We introduceren daarnaast de begrippen 'merchant haulage' en 'carrier haulage' die bepalen welke rol de containerrederij in de keten toebedeeld krijgt. Tenslotte formuleren we de formele definities en de achtergrond van container demurrage en detention.

1.1 Vervoer over zee

Het vervoer over zee vindt plaats onder regels die afgeleid zijn uit een internationale VN conventie die in essentie stamt uit de jaren 20 van de vorige eeuw: de Hague-Visby rules. Deze regels bepalen de verhoudingen tussen de eigenaar van het schip en de eigenaar van de lading. Deze regels stammen uit de tijd dat er vooral massagoed over zee werd vervoerd, in stoomschepen die steenkool verbrandden. Gedurende de jaren zijn er pogingen gedaan om deze regels te moderniseren. De toevoeging 'Visby' stamt uit de jaren 60 van de vorige eeuw, toen de beperking van de aansprakelijkheid van vervoerders is ingevoerd. Voor de zeescheepvaart is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot 2 SDR per kilo lading (een SDR staat voor special drawing rights en is ongeveer gelijk aan een euro).

Een belangrijk element van het internationale vervoer, dat met de Hague Visby Rules wordt geïntroduceerd, is het document waarin partijen met elkaar vastleggen wat er vervoerd moet worden, en onder welke omstandigheden. Dit document heet de Bill of Lading. Dit document heeft een complexe

juridische betekenis, omdat het tegelijkertijd een vervoerscontract is, maar ook een bewijs van eigendom van de goederen, en een ontvangstbewijs van de goederen. Dit laatste is van belang voor de verzender om te kunnen aantonen dat de goederen meegegeven zijn met een schip. Dit is vaak een belangrijke conditie om voor de verkoop betaald te worden. Voor elke individuele verzending maakt de rederij een Bill of Lading op. Dit betekent dat een containerschip met duizenden containers ook duizenden Bills of lading meedraagt.

In de jaren 70 is een nieuwe VN Conventie gemaakt (de Hamburg Rules), maar deze conventie is niet geratificeerd door de meeste ontwikkelde landen. De regels zijn daarmee niet effectief geworden. De aanpassingen in deze Hamburg Rules waren overigens ook beperkt.

Met de introductie van de container werden de Hague-Visby Rules wel heel ouderwets en beperkt. Vooral het feit dat multimodaal vervoer helemaal niet door deze regels wordt afgedekt werd steeds meer als problematisch ervaren¹. In de jaren 90 is daarom het initiatief genomen om nieuwe 'Rules' te maken, waarin in ieder geval het multimodale transport rondom het zeetransport opgenomen was. Dit zijn de Rotterdam Rules geworden. Deze zijn formeel in 2009 getekend in Rotterdam. Ratificatie van deze regels laat overigens ook op zich wachten. Geen van de grote handelslanden heeft de regels vooralsnog geratificeerd in haar eigen wetgeving.

Het gevolg is dat het internationale zeetransport, en dan met name containertransport, plaatsvindt onder een beperkt internationaal regime, en een lappendeken van nationale regels. Hierdoor is er geen goede balans tussen beloofde prestaties en compensatiemaatregelen als die prestaties niet worden gehaald. In de afgelopen jaren is dit voor veel verladers pijnlijk duidelijk geworden met de Ever Given die vast zat in het Suezkanaal, maar ook met de vertragingen veroorzaakt door de sluiting van container terminals als gevolg van Covid.

1.2 INCOTerms

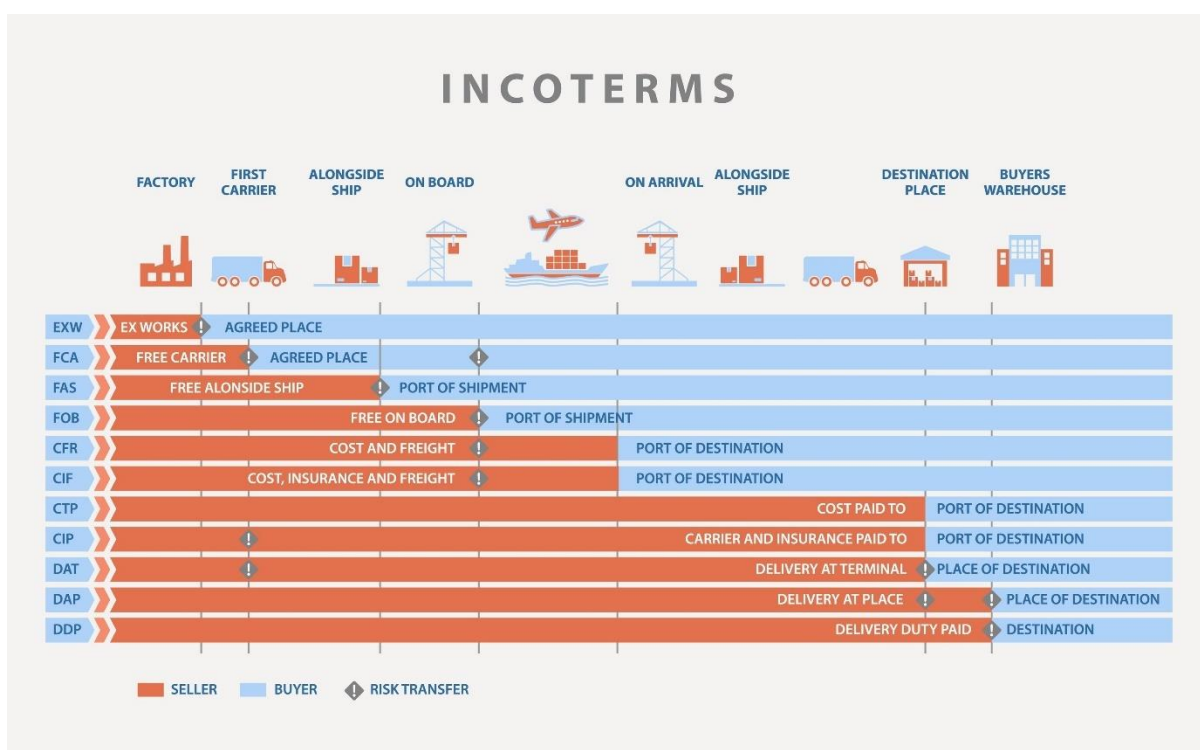
International Commercial Terms (INCOTerms) zijn standaardafspraken tussen koper en verkoper in een internationale handelstransactie, ook wel 'leveringsvoorwaarden' genoemd. Die afspraken bestrijken wie het transport regelt, wie de verzekering regelt, en waar de risico's overgaan van verkoper op koper.

INCOTerms worden beheerd door de International Chamber of Commerce, die een periodieke revisie uitbrengt. De meest recente INCOTerms zijn van 2020, en de eerste werd formeel uitgebracht in 1936. Daarvoor bestonden de verschillende leveringsvoorwaarden ook al, maar die waren niet gestandaardiseerd. Het formele toezicht op de INCOTerms wordt uitgevoerd door een VN-organisatie genaamd de UN Commission for International Trade Law (UNCITRAL).

¹ Er is in de jaren 80 van de 20^e eeuw nog een poging gedaan om een conventie te maken specifieke over multimodaal vervoer. Deze conventie is nooit volledig geratificeerd. Voor het grootste multimodale vervoersproject in de wereld – de One Belt One Road treinverbinding tussen China en Europa, hebben de Chinese en Russische overheid een specifieke oplossing gemaakt die alleen op die verbinding geldt.

Er zit een structuur in de INCOTerms in de zin dat die een standaard keten volgt tussen verkoper en koper, met daarin een stuk internationaal/intercontinentaal transport zit. In dat geval is de keten grofweg in te delen in een stuk landzijdig vervoer aan de kant van de verkoper, een stuk internationaal vervoer, en een stuk landzijdig vervoer aan de kant van de koper. De INCOTerms beschrijven dan 10 verschillende punten in die keten waar de verantwoordelijkheden voor risico, verzekering en transport zou kunnen worden overgedragen. Deze tien opties zijn te groeperen op basis van hun beginletter: E, F, C, of D. Hieronder hebben we een van de vele plaatjes overgenomen waarin dit is gevisualiseerd.

Afbeelding 1: Overzicht INCOTerms



Bron: Stenn.com

Aangezien de INCOTerms ook de verantwoordelijkheid van het transport bestrijken, bepalen de afspraken tussen koper en verkoper in feite ook wie de opdrachtgever voor het internationale vervoer is. Alle rechten en plichten die daar vervolgens mee samenhangen komen dan bij die partij terecht.

Dit is van belang omdat zowel verkoper als koper uiteindelijk toch een beperkt zicht hebben op de keten: zij zijn geïnteresseerd tot aan, of vanaf het punt van overdracht. Dit betekent dat in geval de verkoper ook opdrachtgever van het zeevervoer is (onder de INCOTerms die beginnen

met een C of een D), de precieze uitwerking van hoe de container kan worden opgehaald in de haven van bestemming de verkoper waarschijnlijk minder interesseert. Dit is het probleem van de koper. Een verkoper zal voor een lagere vervoersprijs snel geneigd zijn het aantal vrije stagen in de terminal op de bestemming te beperken, of een hoge demurrage fee te accepteren. Dus voor importlading is het als koper te prefereren dat als INCOTerms E of F-terms worden gebruikt. Onder die voorwaarden heeft de koper iets te zeggen over de invulling van het zeetransport. In sommige gevallen is dit echter in het land export niet toegestaan, of niet wenselijk om andere redenen.

1.3 Merchant en Carrier Haulage

Als afgesproken is wie welk deel van het vervoer regelt tussen herkomst en bestemming, dan hebben beide partijen een kleine of grote vervoersvraag. Vooral die grote vervoersvraag bestaat vaak uit verschillende delen: bijvoorbeeld een zeetransportdeel, een achterlandvervoerdeel en een lokaal wegvervoer deel.

Om aan deze vervoersvraag te voldoen zijn er in grote lijnen twee mogelijkheden: de ladingbelanghebbende kan werken met verschillende partijen die allemaal gespecialiseerd zijn in een bepaalde soort vervoer (zeetransport, binnenvaart, wegvervoer), en zij kan zelf die oplossingen aan elkaar knopen, om een totaaloplossing te krijgen. Vaak worden hiervoor de diensten van een expediteur gebruikt. Deze oplossingsrichting heet 'merchant haulage'. De ladingbelanghebbende of *merchant* creëert hier zelf de complete vervoersoplossing.

Het is ook mogelijk dat de partij die het intercontinentale vervoer verzorgt aanvullende diensten kan aanbieden. Deze partij, de *carrier*, kan bijvoorbeeld ook een achterlandvervoersoplossing aanbieden, die aansluit op het zeetransport. Als de carrier een luchtvaartmaatschappij is, kan vaak onder zogenaamde luchtvaartvoorwaarden aansluitend wegvervoer worden aangeboden. Een dergelijke geïntegreerde vervoersdienstverlening heet in de praktijk 'carrier haulage'.

Een specifiek gevolg van het gebruik van carrier haulage is dat de container terminal in de haven voor de ladingbelanghebbende vaak niet het afhaalpunt is. In plaats daarvan kan de container afgehaald worden op een locatie in het achterland. Dat betekent een aanmerkelijke vereenvoudiging van het administratieve proces, van de procedures om de container mee te krijgen, en van de tijd die verloren gaat aan naar de zeehaven rijden vanuit het achterland (en weer terug). Vaak is het ook zo dat onder carrier haulage geen demurrage in rekening gebracht wordt, of althans minder dan onder merchant haulage.

Net als bij de INCOTerms maakt het bij het regelen van internationaal vervoer uit of een partij gebruik maakt van merchant of carrier haulage diensten. In het eerste geval is de ladingbelanghebbende wellicht meer *in control*, maar draagt tegelijkertijd ook grotere verantwoordelijkheden voor het materiaal van een rederij dat in het achterland moet worden

vervoerd. Bij carrier haulage is de rederij sturend, en die zal zich daarom minder zorgen maken over de tijd dat containers in het achterland blijven hangen bij een andere vervoerder of een klant.

Vooraf de demurrage problematiek is onder carrier haulage veel minder een probleem dan onder merchant haulage.

1.4 Definities demurrage en detention

De term *demurrage* is oorspronkelijk een term uit de internationale scheepvaart die zowel de periode als de vergoeding weergeeft voor het op tijd beschikbaar maken van het schip voor laden of lossen, terwijl de laad- of loslocatie nog niet gereed is. Deze tijden worden vastgelegd in een contract voor het vervoer van lading per schip, en als het schip dan op tijd is, maar de haven niet, dan moet de gebruiker van het schip aan de eigenaar een vergoeding betalen per gewachte dag. Juridisch gezien kan de demurrage-vergoeding gezien worden als een contant gemaakte schadevergoeding voor gemiste omzet van de eigenaar. De trigger voor de demurrage-teller is de zogenaamde Notice of Readiness die de kapitein van het schip afgeeft bij aankomst in een haven. Demurrage is dus een term die al heel lang gebruikt worden in de koopvaardij.

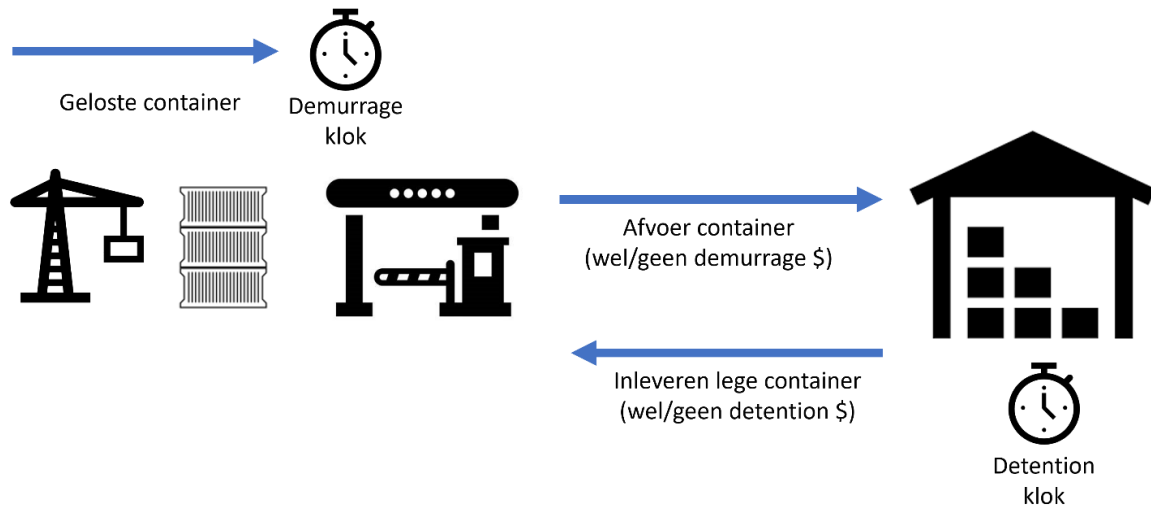
Hetzelfde woord wordt in het vervoer van containers gebruikt rondom de beschikbaarheid van de container bij aankomst in de haven van bestemming. De kern van deze situatie is dat de rederij ook de eigenaar is van de containers waarin de lading wordt vervoerd. De rederij stelt die containers beschikbaar aan klanten, maar wil wel graag dat die klanten die containers niet eindeloos vasthoudt. De rederij heeft er belang bij om de circulatie van die containers zo hoog mogelijk te houden.

De rederij biedt haar klant een aantal gratis dagen aan om de container in de haven op te komen halen, en als die gratis dagen verstreken zijn wordt er een bepaald bedrag per dag berekend aan de ladingbelanghebbende.

Detention is een begrip dat gebruikt wordt voor de vervolgstap in de keten: de rederij wil de lege container ook graag weer snel terug. Dus zodra de volle container is opgehaald gaat de detention-teller lopen. Ook hier zijn er weer een paar dagen gratis, en daarna wordt een bedrag gerekend per dag dat de container later terugkomt.

In onderstaande figuur is dit proces gevisualiseerd. De twee 'klokken' vertegenwoordigen tijdlimieten en dus deadlines. Overschrijding betekent dat vergoedingen moeten worden betaald. In elk logistiek proces zijn 'deadlines' extra beperkingen, die het proces minder efficiënt maken.

Afbeelding 2: Klokken demurrage en detention



Hierboven spraken we over de import-situatie. De termen demurrage en detention gelden op dezelfde manier voor de export-situatie. Ook daar is detention de term voor de periode waarin de ladingbelanghebbende beschikt over de lege container voor het laden van exportlading, en demurrage de term voor de periode dat de volle exportcontainer op de terminal staat tot deze geladen wordt op het schip. Ook hier zijn vrije dagen van toepassing.

Deze gang van zaken rondom het stimuleren van de circulatie van containers door de rederijen roept al jaren vragen op in het internationale handelsverkeer: zijn de vrije dagen niet te krap bemeten, wat zou een redelijke dagvergoeding moeten zijn, wat als de container niet teruggebracht kan worden omdat de terminal dicht is, of de douane de container vasthoudt, enzovoort. In het volgende hoofdstuk bespreken we een aantal van de juridische geschillen die in de afgelopen jaren zijn beslecht.

Het is goed om in het achterhoofd te houden dat asset management voor de rederijen een belangrijke drijfveer is om beslissingen te nemen over zowel schepen als containers. Industriebijheid zegt dat een schip met een omvang van zo'n 15.000 TEU wordt geleverd met een pakket van ongeveer drie keer zoveel containers: 45.000 TEU. Daarvan is een deel 20-voet en een deel 40-voet containers. Hiervoor wordt doorgaans een factor 1,7 voor gehanteerd. 45.000 TEUs zijn dus zo'n 26.500 individuele containers. Zo'n container kost ergens tussen de \$1500 en \$4500 afhankelijk van de beschikbare productiecapaciteit en krapte in de markt. Dus die 26.500 containers vertegenwoordigen een waarde van \$39 mln tot \$119 mln. Dit is minder dan de waarde van het schip, maar niet heel veel minder. Met andere woorden: containers vormen ook een belangrijke investering voor de rederijen.

Een container zit meestal in een rotatie van een schip van 60 dagen. Dat betekent dat die in principe 6 keer rond kan in een jaar. Maar als we rekening houden met tijd voor laden en lossen van de container bij de klant, gaat er bij elke rotatie een aantal dagen tijd verloren aan weerszijden. Dat betekent dat er eerder vier rotaties zijn, dan zes. In die vier rotaties zal de container in ieder geval één kant op vol zijn, en misschien een of twee op de vier keer vol terug. In totaal zal de container tussen de \$10.000 en \$20.000 aan omzet genereren (onder normale omstandigheden). Daarvoor is het wel van belang om die vier rotaties te halen. Dat betekent dat in de acht momenten dat die container op het land staat niet veel meer dan 120 dagen verloren gaan. Dat is zo'n twee weken per 'landing'. Meer geld verdienen betekent ofwel sturen op een snellere circulatie op land, ofwel omzet draaien op containers die bij anderen in gebruik zijn.

In het verleden was het gebruikelijk dat rederijen uitgingen van een week gratis gebruik voor demurrage en een week voor detention. Dat is samen twee volledige weken. Tegenwoordig is het eerder 4-5 dagen vrij voor demurrage en ook voor detention. We zullen in een volgend hoofdstuk deze criteria voor een aantal rederijen in detail op een rijtje zetten.

Een tweede discussie gaat over het tarief voor de demurrage en detention-dagen na de vrije dagen. Aan deze discussie ligt ook een juridische discussie ten grondslag over wat juridisch de demurrage en detention-fees nu precies zijn. In een aantal rechtszaken is geprobeerd vast te stellen dat die fees in feite boetes zijn voor contractbreuk. In dat geval moet de fee een afspiegeling zijn voor de werkelijke schade (en is dus de waarde van de container, of het verdienpotentieel een basis). Voorlopig lijkt nergens in de wereld een rechter bereid om daarin mee te gaan.

Juridisch zijn de fees dus eigenlijk huurpenningen. Daar mag de rederij alles voor rekenen wat zij wil, en waarvoor een klant bereid is te betalen. Dit wordt vastgelegd in een contract, dus voor de klant zou het ook geen verrassing moeten zijn dat er betaald moet worden, en hoeveel. In de praktijk komt het wel voor dat de tarieven flexibel zijn (en door de klant op de website van de rederij moeten worden opgezocht). Ook zijn er door de jaren heen beperkingen gesteld aan het oneindig op laten lopen van de rekening. Zie voor een meer gedetailleerde discussie de juridische analyse in het volgende hoofdstuk.

Een belangrijke recente reeks disputen is ontstaan doordat rederijen in de COVID periodes klem kwamen te zitten met schepen in wachtrijen bij terminals. Daardoor ontstond er een acuut tekort aan lege containers. Om klanten te stimuleren om containers sneller op te halen of in te leveren hebben een aantal rederijen hun demurrage en detention fees behoorlijk opgeschroefd. Tegelijkertijd waren veel terminals zo vol dat de klanten van de rederijen geen toestemming kregen om containers in te leveren of op te halen. Deze disputen hebben in de VS geleid tot het formuleren van nieuwe en beter handhaafbare regels omtrent demurrage en detention. In deze regels staan zogenaamde *unfair business practices* centraal. Dit werkt als een tweesnijdend zwaard. Aan de ene kant biedt het benoemen van unfair business practices in deze context de mogelijkheid om rederijen te disciplineren, maar aan de andere kant is veel geoorloofd als een

bepaalde staande praktijk niet gezien wordt als een unfair business practice. De recente (extreme) pieken in vrachtprijzen op de Far East – US West Coast routes, bijvoorbeeld, worden door de FMC gezien als een normaal verschijnsel in een concurrerende markt met tijdelijke capaciteitstekorten, en niet als een voorbeeld van unfair business practices.

2 Achtergrond internationaal containervervoer

Jaarlijks bezoeken ruim tweeduizend containerschepen de Rotterdamse haven. De containers komen uit de hele wereld, maar het merendeel – ruim zestig procent – is afkomstig uit Azië, vooral China. De containers zijn gevuld met uiteenlopende soorten goederen zoals bouwmaterialen, motoren, groente, fruit, kleding, wijn, elektronica, chemicaliën, oud papier en schroot.

Type stromen: Import, export en transshipment

Voor de containerstromen wordt onderscheid gemaakt naar import en export. De importstroom wordt in Nederland van een zeeschip gelost. De exportstroom wordt in Nederland op een zeeschip geladen. Er zijn ook containers die van het ene schip gelost worden en, meestal binnen een paar dagen, weer op een ander schip geladen worden. Deze activiteit heet *transshipment*. Een haven die dit type stromen faciliteert wordt een transshipment hub genoemd. (De oude Nederlandse term is transito-haven).

De haven van Rotterdam is door haar gunstige ligging en moderne, efficiënte containerterminals een belangrijke transshipment hub in Europa voor de zeeschepen. Containers vanuit verschillende Europese havens worden in Rotterdam overgeslagen naar grotere schepen met andere continenten als eindbestemming en andersom. In 2022 was het aandeel transshipment containers 30% van de totale containeroverslag in Rotterdam.

Transport tussen de continenten, over zee, worden uitgevoerd door steeds grotere schepen. Rotterdam, en haar container terminals, doen er alles aan om die ontwikkeling maximaal te ondersteunen. De haven van Rotterdam is daarmee een van de weinige havens waar de allergrootste containerschepen volledig volgeladen binnen kunnen varen.

Doordat Nederland een import-overschot heeft worden vooral volle import containers naar Rotterdam getransporteerd. Vanuit Rotterdam worden veel lege containers terug getransporteerd naar export-regio's voor nieuwe lading. Deze economische onbalans speelt een belangrijke rol in de sturing die rederijen geven aan hun lege containerstromen.

Betrokken partijen

Onderstaande partijen zijn spelers in de logistieke transportketen voor containers

1. **Verlader:** De verlader is de partij die goederen met een container internationaal wil vervoeren. Verladers kunnen zowel fabrikanten als distributeurs zijn. De verlader wil de goederen tegen een redelijke prijs en een betrouwbare planning laten transporteren.
2. **Internationale expediteur:** Expediteurs (freight forwarders) zijn gespecialiseerde logistieke bedrijven die het transport van goederen voor verladers regelen, inclusief het boeken van containers plannen van transport en eventueel opslag van de goederen in een loods. Een expediteur heeft zelf geen transportmiddelen. De transportopdracht wordt door de expediteur uitgezet bij een weg, spoor of binnenvaartvervoerder.

De verlader of de internationale expediteur kunnen als verzender ('shipper') op de Bill of lading de kosten voor demurrage en detention doorbelast krijgen. Zijn de kosten terecht en blijken de kosten veroorzaakt door een derde partij (de uitvoerder of organisator van het transport) dan worden de kosten vaak doorbelast aan de derde partij.

3. **Rederij:** Verantwoordelijk voor het transport van goederen per container over zee. Een rederij kan ook het transport in het achterland (deels) organiseren. Er is dan sprake van carrier haulage. De rederij heeft als doel een optimale bezetting van de vloot en de containers die de rederij in het bezit heeft.
4. **Zee terminal.** De zee terminal is verantwoordelijk voor het laden en lossen zeeschepen en overslag van en naar trucks, treinen en binnenvaartschepen voor transport in het achterland. De terminal heeft als doel het efficiënt beheren van de containeropslag en -bewegingen op de terminal om de doorstroming van containers van en naar het achterland of via kustvaarders te optimaliseren en congestie te voorkomen.
5. **Achterlandterminal:** Een achterlandterminal is een intermodale terminal in het achterland die fungeert als een schakelpunt voor de overslag van goederen tussen de modaliteiten wegtransport, spoorvervoer en binnenvaart. Het belangrijkste doel van een achterlandterminal is om containers efficiënt te verplaatsen tussen de zee-terminals en de laad en loslocatie van de container in het achterland.
6. **Binnenvaartoperator:** De binnenvaart operator is verantwoordelijk voor het fysieke transport van de containers per binnenvaartschip in opdracht van één van de partijen benoemd onder 1 tot en met 5.
7. **Spoorvervoerder:** De spoorvervoerder is verantwoordelijk voor het fysieke transport van de containers per trein in opdracht van één van de partijen benoemd onder 1 tot en met 5.

8. **Wegvervoerder:** De wegvervoerder is verantwoordelijk voor het fysieke transport van de containers per truck in opdracht van één van de partijen benoemd onder 1 tot en met 6.
9. **Douane.** De douane is verantwoordelijk voor de inspectie van de goederen in de containers. Hiervoor selecteert de douane containers voor controle of de inhoud van de container conform aangifte is. Zolang de goederen in de container niet zijn ingeklaard moet de douane weten waar de container zich bevindt. Het is toegestaan om een container naar een andere locatie te brengen, onder douanetoezicht. Dit bij de douane worden gemeld middels de transit-procedure (via het Europese NCTS-systeem).

De cyclus van het zeetransport

Grote containerschepen worden door de rederijen voor een langere periode ingepland in diensten, ook wel 'loops' of 'strings' genoemd, tussen verschillende regio's. Daarbij wordt een balans gezocht tussen de vraag in de verschillende regio's en de capaciteit van de schepen. De loops worden zodanig gepland dat er een dienstregeling ontstaat met een vaste regelmaat in de afvaarten per regio, die aansluit op de vraag. De precieze timing van de loops en de regelmaat kunnen per seizoen verschillen, afhankelijk van de vraag.

Onderstaande afbeelding toont een voorbeeld van een dienstregeling van Franse rederij CMA CGM. Via de dienstregeling varen 13 grote containerschepen schepen tussen Azië en Europa. Ieder schip vaart ieder kwartaal de heen en weer tussen Azië en Europa. Iedere week is één van de zeeschepen uit de dienstregeling in Rotterdam.

Afbeelding 3: Voorbeeld dienstregeling diepzeeschepen



2.1 Zee-terminals en depots

In Rotterdam worden de grote containerschepen op vijf verschillende zee terminals afgehandeld. Iedere rederij heeft in Rotterdam een eigen bestemming (home) terminal waarmee de rederij een contract heeft voor afhandeling en opslag van containers op de terminal. De containers worden op de terminal verticaal gestapeld opgeslagen in container stacks (stapels) met ieder een uniek nummer. De planning van de plaatsing van de containers op de terminal is volledig geautomatiseerd. Als de terminal te vol raakt met containers ontstaat er congestie. De operatie op de terminal wordt vertraagd en de terminal kan zelfs stilvallen.

Door de grote zeeschepen worden grote hoeveelheden containers in één keer van een zeeschip gelost. In één bezoek kan een zeeschip 7.000 containers op de terminal lossen. Voor een efficiënte operatie van de terminal moet de terminal niet te vol met containers zijn. Containers moeten niet te lang op de terminal blijven staan.

Depots

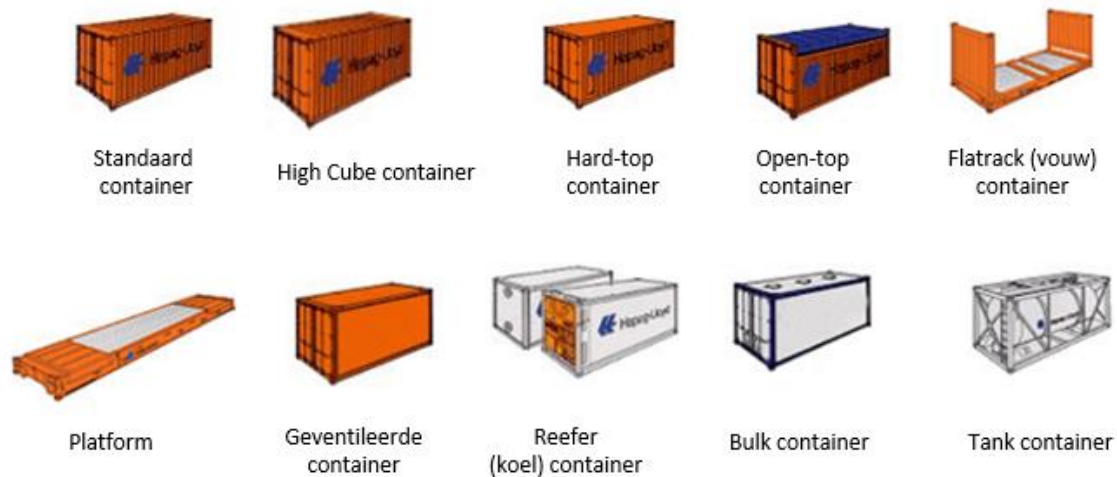
In Rotterdam zijn er meer dan 20 container depots. In deze depots worden vooral lege containers opgeslagen nadat zij in het achterland zijn gelost. Iedere rederij heeft een contract met één of meer depots voor afhandeling en opslag van lege containers. Op de depots kunnen lege containers worden schoon gemaakt en gerepareerd. Lege containers voor laden van export lading worden op de depots afgehaald.

Rederijen hebben ook contracten met depots, die gevestigd zijn op containerterminals in het achterland. Als er in een regio voldoende vraag naar containers van de rederij bestaat wordt een voorraad lege containers in het achterland aangehouden. Dit voorkomt ook dat lege container heen- en weer gereden worden tussen Twente of Limburg en Rotterdam.

2.2 Soorten containers

Voor de verschillende typen producten bestaan verschillende soorten containers in verschillende afmetingen. Op onderstaande afbeelding worden verschillende soorten containers getoond.

Afbeelding 4: Soorten containers



Containers hebben gestandaardiseerde afmetingen. De transportcapaciteit wordt gemeten in TEU. TEU staat voor "Twenty-foot Equivalent Unit" en is een standaardmaat voor het meten van de capaciteit van containers, containerschepen en containerterminals. Eén TEU (20 ft) is 6,10 meter lang, 2,44 meter breed en 2,59 meter hoog. Een veelgebruikt containerformaat voor zee transport heeft het formaat 2 TEU (40 foot): 12,20 meter lang.

Om een idee te krijgen over het laadvermogen van een container worden hieronder voorbeelden gegeven van goederen die in een container passen.

Met een laadgewicht van maximaal 28 ton en een volume van 30 tot 35 kuub past het volgende in een 20 ft container:

- Het huisraad van een gemiddeld Nederlands huishouden
- 200 tweepersoonsmatrassen
- 48.000 bananen
- 50-60 koelkasten
- 400 flat screen televisies
- 100 wasmachines
- 487.000 eieren
- 9.600 flessen wijn
- 4.000 schoenendozen
- 2 passagiersauto's

Dankzij z'n laadgewicht van 27 ton en een volume van maximaal zo'n 70 kuub kun je dit in een 40 ft container kwijt:

- De inboedel van een appartement met twee of drie slaapkamers, een woonkamer, een eetkamer, een studeerkamer en een keuken
- 400 tweepersoonsmatrassen
- 8.000 paar sneakers
- 10 miljoen sigaretten
- 5 normale auto's, 3 SUV's.

2.3 Kwaliteit van containers

Naast het type container en de capaciteit van de container is ook de kwaliteit van de container van belang. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar Klasse A, B en C.

Klasse A-containers zijn doorgaans nieuw of bijna nieuw en verkeren in uitstekende staat. Ze worden vaak 'one trip'-containers genoemd, wat betekent dat ze slechts voor één zending zijn gebruikt. Klasse A-containers hebben minimale slijtage en zijn geschikt voor het vervoer van hoogwaardige of gevoelige lading. Ze moeten constructief goed en waterdicht zijn en voldoen aan alle ISO-normen.

Klasse B-container: Klasse B-containers kunnen enkele tekenen van slijtage vertonen. Ze zijn constructief goed, maar kunnen kleine cosmetische gebreken of oppervlakteroest vertonen.

Klasse B-containers zijn nog steeds geschikt voor verzending en zorgen voor kostenbesparingen ten opzichte van klasse A-containers. Ze moeten waterdicht zijn en voldoen aan de ISO-normen.

Klasse C-container: Klasse C-containers zijn ouder en kunnen meer zichtbare tekenen van slijtage en ouderdom vertonen. Ze kunnen roest, deuken en cosmetische onvolkomenheden vertonen. Hoewel ze er misschien niet zo goed uitzien als nieuwere containers, zijn ze constructief nog steeds goed en kunnen ze worden gebruikt voor het transport en de opslag van vracht.

2.4 Containercyclus

Het intercontinentale containervervoer volgt een cyclus. We beschrijven hier die cyclus van de container vanaf de boeking tot en met het weer inleveren van de gebruikte container bij de rederij. We geven daarbij ook aandacht aan de betrokken partijen.

Voor het transporteren van goederen wordt bij een rederij een transport per container naar een bestemming geboekt. De keuze van INCOTerms (beschreven in hoofdstuk 1.2) heeft invloed op de manier waarop containerboekingen worden gedaan en hoe de verantwoordelijkheden en kosten worden verdeeld tussen de verkoper en de koper.

Het container transport kan door verschillende partijen bij de rederij worden geboekt.

- Verlader: De verlader is de partij die goederen met een container internationaal wil vervoeren. Verladers kunnen zowel fabrikanten als distributeurs zijn.
- Internationale expediteur: Expediteurs of freight forwarders zijn gespecialiseerde logistieke bedrijven die het transport van goederen voor verladers regelen, inclusief het boeken van containers, plannen van transport en eventueel opslag van de goederen in een loods.

De verlader of expediteur is verantwoordelijk voor het laden van de goederen in de container en het regelen van de juiste documentatie voor de douane. Een verlader of expediteur heeft een contract met één of meerdere rederijen voor transport van goederen per container. Per overzeese bestemming kan een andere rederij worden gecontracteerd. Over de voorwaarden en tarieven worden in de contracten afspraken gemaakt.

Naast de verlader en de internationale expediteur zijn er nog drie partijen betrokken bij de container cyclus. De Consignee (geadresseerde of ontvanger), de Notify Party (de te informeren partij) en de Afhaler (transporteur).

Consignee

De Consignee, de ontvanger van de zending, is meestal de eigenaar van de goederen. Dit kan een individu of een bedrijf zijn. Tenzij anders aangegeven, is dit de partij die op het Cognossement (de Bill of Lading) als 'geadresseerde' wordt vermeld en wettelijk verplicht is fysiek aanwezig te zijn om de zending op te halen. De consignee is ook de partij aan wie de demurrage en detention kosten worden gefactureerd.

Het cognossement (de vrachtbrief) is een belangrijk juridisch document in het containertransport. Het beschrijft de verplichtingen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen, waaronder de verlader, de rederij en de ontvanger.

Het cognossement bevat gedetailleerde informatie over de goederen, zoals hun aard, hoeveelheid, verpakkingsinstructies, de route van verzending en andere relevante gegevens. De voorwaarden van toepassing voor demurrage en detention kunnen op het cognossement worden vermeld.

Het cognossement dient als bewijs van ontvangst van de goederen door de rederij. Het bevestigt dat de goederen aan boord van het schip zijn geladen. Bij aankomst op de bestemming geeft het cognossement het recht tot opeising van de goederen. De goederen kunnen dan na tonen van het cognossement in ontvangst worden genomen. Het vervoer van goederen over zee onder een cognossement maakt dat de regels van Hague Visby van toepassing zijn.

Notify Party

De *Notify Party* is de contactpersoon die op de hoogte moet worden gesteld wanneer de zending op de plaats van bestemming aankomt. De Notify Party kan de koper zelf, de expéditeur of een andere entiteit zijn. De Notify Partij is meestal ook verantwoordelijk voor het regelen van de douaneafhandeling op de plaats van bestemming.

Onderstaande afbeelding toont de verschillende stappen van de containercyclus vanaf het ophalen van de lege container tot aan het retourneren van de lege container na transport van de goederen.

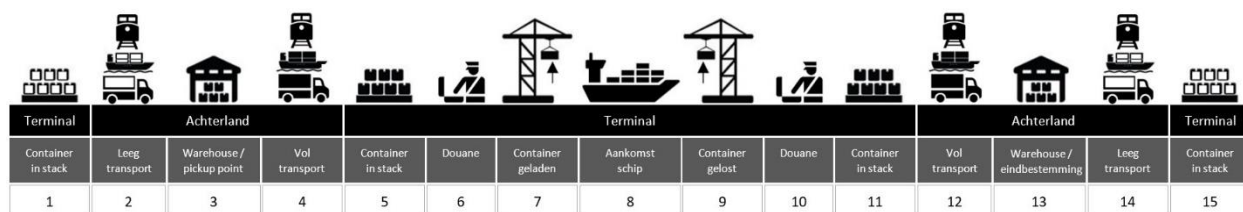
Afhaler

De term 'afhaler' wordt in deze studie gebruikt om de partij aan te duiden die de containers afhaalt van terminals en ze aflevert op het volgende adres in de keten. Dit is geen formele term, maar het woord geeft wel duidelijk weer wat dit voor soort partij is. Het is een opdrachtnemer die een hele specifieke taak uitvoert in de container cyclus. Een afhaler van een container verwijst dus naar de persoon of entiteit die verantwoordelijk is voor het ophalen van een container van de plaats waar deze zich bevindt, zoals een terminal of depot. De afhaler kan de eigenaar van de goederen zijn, de ontvanger van de goederen of een andere geautoriseerde partij die is gemachtigd om de container op te halen.

De afhaler is verantwoordelijk voor het plannen en uitvoeren van het transport en de logistiek om de container van de ene locatie naar de andere te verplaatsen met inachtneming van de vooraf vastgestelde voorwaarden en tijdschema's om demurrage- en detentiekosten te voorkomen. Deze partij moet ook de administratieve stappen doorlopen om de container mee te krijgen van de terminal.

Hier onder wordt in 15 stappen de containercyclus beschreven.

Afbeelding 5: De containercyclus in 15 stappen



1. De rederij stelt een container van het juiste type, laadcapaciteit en kwaliteit beschikbaar op een depot. De rederij geeft aan bij welk depot de lege container kan worden afgehaald en bij welke terminal de volle container moet worden ingeleverd. Daarbij geeft de rederij aan:
 - Vanaf welke datum de lege container bij het depot kan worden opgehaald.
 - De vroegste inleverdatum en de zee terminal waar de volle container moet worden ingeleverd.
 - Een pincode (uniek nummer) waarmee de lege container kan worden opgehaald door de transporteur.
2. Een transporteur krijgt opdracht om de lege container bij het depot op te halen en naar de laad locatie van de goederen te brengen. De transporteur krijgt de informatie wanneer de lege container bij het depot kan worden opgehaald. Afhankelijk van de locatie van het depot en de laadlocatie wordt het transport gepland per binnenvaartschip, trein of truck. De modaliteitskeuze is afhankelijk van
 - a. Het beschikbare tijdwindow voor ophalen van de lege container en aanleveren van de volle container in de zeehaven;
 - b. Tijdschema van treinen en binnenvaartschepen binnen het beschikbare tijdwindow;
 - c. Planning van de laadlocatie.

Het depot selecteert een container en geeft deze mee aan de transporteur. Alle containers hebben een uniek containernummer. Het containernummer voor het transport is nu bekend.

3. De container wordt geladen op de laadlocatie. De goederen worden voor export aangemeld bij de douane met vermelding welke goederen in welke container zijn geladen. Aangifte kan, afhankelijk van het type goederen, met geopende containerdeuren. De douane komt dan voor inspectie op de laad locatie. Na het sluiten van de volle container wordt de container verzegeld. Een ongeschonden zegel is het bewijs voor de douane en ontvanger dat de goederen in de container na laden niet zijn gewijzigd.
4. Na laden wordt de volle container naar de zeehaven getransporteerd naar de aangegeven terminal. De container mag in de zeehaven niet te vroeg worden aangeleverd. De container moet uiterlijk 24 uur voor aankomst van het zee containerschip op de containerterminal aanwezig zijn.
5. De containerterminal plaatst de container in een stack locatie die aansluit bij de planning van het vertrekkende zeeschip. Het doel van de terminal is om de container tijdens de verblijftijd op de terminal zo min mogelijk meters over de terminal te transporteren.
6. Mogelijk wordt de container door de douane geselecteerd voor inspectie. De container wordt dan door de terminal voor inspectie naar de douane locatie gebracht.
7. De container wordt in het zeeschip geladen. De rederij informeert de terminal over de plaats waar de container in het zeeschip geladen moet worden. De plaats van de container wordt bepaald door de planning van het zeeschip op volgende terminals op de route en de balans van het zeeschip. De terminal probeert zoveel mogelijk los en laadacties te combineren voor een efficiënte afhandeling van het zeeschip.
8. Het zeeschip transporteert de container naar de overzeese bestemming.
9. De terminal wordt door de rederij geïnformeerd over de locatie van de te lossen containers op het zeeschip. De terminal probeert zoveel mogelijk los en laadacties te combineren voor een efficiënte afhandeling van het zeeschip.
10. De douane kan de container selecteren voor inspectie. De container wordt dan door de terminal voor inspectie naar de douane scanner op de terminal of de Rijks Inspectie Terminal (RIT) gebracht. 95% van de geïnspecteerde containers is binnen 36 uur na lossing weer vrijgegeven voor transport².

² Informatie van de website Havenbedrijf Rotterdam

11. De geloste containers worden op de terminal op een stack locatie geplaatst die zoveel mogelijk aansluit op het vervoltransport naar het achterland. Een terminal heeft vaak aparte stack locaties voor containers die met binnenvaart en treinen zijn gepland.

De terminal en de rederij zijn vaak nog niet geïnformeerd over de eindbestemming van de containers en de geplande vervolgmodaliteit. Alleen als de container is geboekt met een eindbestemming in het achterland, bijvoorbeeld Container Yard Venlo (CY Venlo) is de eindbestemming bekend.

12. Een transporteur krijgt opdracht om de container op de zeeterminal op te halen.

Voordat de container kan worden opgehaald moet de container zijn vrijgegeven:

- a. Door de rederij. De transportkosten zijn betaald;
- b. Door de douane. Goederen mogen worden getransporteerd;
- c. De terminal. De container is beschikbaar voor transport.

De documenten voor de douane kunnen pas worden ingestuurd op het moment dat de container op de kade staat. De rederij stuurt een bericht aan de Notify party zodra de container op de kade staat.

Na vrijgave ontvangt de Notify party van de rederij een pincode voor ophalen van de container. De Notify party informeert de afhaler dat de container beschikbaar is voor transport. De vrijgaven en de pincode hebben een beperkte geldigheidsduur.

Een transporteur krijgt opdracht om de volle container bij de zeeterminal op te halen en naar de laad locatie van de goederen te brengen. De transporteur krijgt de informatie wanneer de volle container bij de zeeterminal kan worden opgehaald. De planning wordt meestal gebaseerd op de verwachte vertrektijd van het zeeschip. Omdat de grote zeeschepen lange(re) tijd op de terminal verblijven zijn er veel containers die lange tijd al op de terminal beschikbaar zijn als het zeeschip vertrekt. Ook komen veel transporteurs in hetzelfde tijdwindow containers ophalen, na vertrek van het zeeschip

Afhankelijk van de locatie van de zeeterminal en de loslocatie wordt het transport gepland per binnenvaartschip, trein of truck. De modaliteitkeuze is afhankelijk van

- d. Het beschikbare tijdwindow voor ophalen van de volle container en aanleveren van de lege container in het depot;
- e. Tijdschema van treinen en binnenvaartschepen binnen het beschikbare tijdwindow;
- f. Planning van de loslocatie.

De transporteur meldt bij de terminal welke container(s) worden opgehaald (voormelding).

De zee-terminals hebben een 7 x 24 operatie. Containers kunnen 7 x 24 uur worden opgehaald en gebracht. De openingstijden van loslocaties zijn vaak niet 7 x 24 uur.

Als een container via binnenvaart of per trein wordt getransporteerd dan wordt de container gelost en opgeslagen op een achterlandterminal.

13. De container wordt gelost.

14. Afhankelijk van de locatie van het depot en de loslocatie wordt het transport gepland per binnenvaartschip, trein of truck. De modaliteitkeuze is afhankelijk van

- a. Het beschikbare tijdwindow voor ophalen van de volle container en aanleveren van de lege container op het depot;
- b. Tijdschema van treinen en binnenvaartschepen binnen het beschikbare tijdwindow;
- c. Planning van het depot. Depots zijn niet 7 x 24 uur open

15. Het depot neemt de lege container namens de rederij in ontvangst. Mogelijk wordt de container schoongemaakt en gerepareerd voor het volgende transport. Veel lege containers worden via zee weer naar Azië teruggebracht voor nieuwe lading.

2.5 Top 10 internationale containerrederijen

Voor de analyse van D&D-kosten in Nederland zijn de kosten van de grootste rederijen geanalyseerd. Onderstaande tabel³ toont de top 10 containerrederijen op basis van de totale transportcapaciteit van hun schepen in 2023. Alle grote rederijen komen uit Europa en Azië.

Tabel 1: Top 10 containerrederijen

Rederij		Aantal schepen	Totale transport capaciteit in TEU	Nationaliteit
MSC	Mediterranean Shipping Company	645	4.287.473	Zwitserland
Maersk	AP Moller Maersk	738+	4.275.542	Denemarken
CMA CGM		568	3.198.217	Frankrijk
COSCO	COSCO – China Ocean Shipping Company	480	2.932.779	China
Hapag-Lloyd	Hapag-Lloyd	250	1.743.983	Duitsland
ONE	ONE – Ocean Network Express	209	1.531.530	Japan
Evergreen	Evergreen Line	204	1.477.644	Taiwan
HMM	Hyundai Merchant Marine	75	819.790	Korea
Yang Ming	Yang Ming Marine Transport	60	662.047	China
ZIM	Zim Integrated Shipping Services Ltd	111	419.064	Israel

De D&D tarieven van Evergreen en MSC zijn niet op de website van de rederij gepubliceerd. Evergreen publiceert de gegevens niet "vanwege de vereisten van de EU-verplichting". Voor de rapportage hebben de auteurs wel inzage gehad in de tarieven van Evergreen. Deze zijn in lijn met de tarieven van de andere top 10 rederijen.

³ <https://www.marineinsight.com/know-more/10-largest-container-shipping-companies-in-the-world/>

3 Beleidsmatige en wetenschappelijke discussie

In dit hoofdstuk bespreken we de beleidsmatige en wetenschappelijke discussie over container demurrage en detention. Daar voegen we een overzicht aan toe van rechtszaken en uitspraken van over de hele wereld over bepaalde aspecten van demurrage en detention. We vatten de belangrijkste inzichten aan het eind van dit hoofdstuk samen.

3.1 Overzicht van beleidsmatige studies naar demurrage en detention

Storms et al. (2023) geven een uitgebreid overzicht van het publieke debat over demurrage en detention in de internationale scheepvaart. Discussies over deze problematiek zijn al zo'n twintig jaar oud. Deze discussies gaan terug op congestiediscussies van twintig jaar geleden in de haven van Los Angeles/Long Beach en de roep om de vrij sta-tijd te reduceren om deze congestie op te lossen (Mongelluzzo 2000). Leach (2005) beschrijft hoe in de VS, te beginnen aan de oostkust, de fees omhoog werden gebracht, en de sta-tijd werd gereduceerd van twee weken tot de paar dagen die het tegenwoordig is.

De aandacht van publieke toezichthouders, zoals de Federal Maritime Commission (FMC) werden getrokken door incidenten waarbij het verladers onmogelijk werd gemaakt om containers op te halen of terug te brengen, terwijl wel fees in rekening gebracht werden. In 2015 heeft de FMC hier al een rapport over uitgebracht. De grote discussies over D&D-in de periode van COVID gaan ook over dit soort problematiek. Daar komt nog bij dat de terminals en de rederijen een machtsmiddel hebben om de verlader te dwingen deze fees te betalen: de container wordt anders niet vrijgegeven. In de VS gaat de discussie hierdoor over 'unfair business practices'.

Bij het faillissement van Hanjin in 2017 moest de rechtbank eraan te pas komen om de demurrage fees op containers van Hanjin te vernietigen. Ook Maersk moest uiteindelijk toestaan dat geen demurrage fees werden gerekend over containers in terminals die waren geraakt door de wereldwijde nonPetya hack in 2017.

In de VS is er sinds de eerste studie van de FMC in 2015 behoorlijk wat gebeurd. In 2018 hield de FMC hoorzittingen met alle betrokken partijen. Dat leidde twee jaar later tot het publiceren van een richtlijn: the Interpretive Rule on Detention and Demurrage (18 mei 2020), waarvan ook meteen verklaard werd dat de huidige praktijk in strijd was met deze richtlijn, en dat dit misschien gezien zou kunnen worden als in strijd met 46 US Code § 41102 (c), die gaat over redelijk praktijken gerelateerd aan het behandelen, in gebruik hebben, opslaan en afleveren van eigendommen van andere partijen (Federal Register 2020).

COVID gaf een nieuwe impuls aan de congestieproblematiek in de Amerikaanse havens, en daarmee aan de klachten van verladerende partijen over demurrage en detention. De

Interpretative Rule bleek daarvoor niet een effectief instrument. In 2022 werd daarom deze richtlijn onderdeel gemaakt van de nieuwe Ocean Shipping Reform Act (OSRA). Met OSRA22 heeft de FMC de autoriteit om de richtlijn ook te handhaven, en sancties uit te vaardigen aan rederijen en terminals die zich niet houden aan de richtlijn. Een onderdeel van deze actie is het transparanter maken van de demurrage en detention afspraken tussen partijen, en rederijen te dwingen bepaalde zaken expliciet op de Bill of lading of factuur te vermelden, zoals data waarop de container beschikbaar was en ingeleverd moet worden, het aantal vrije dagen, de fees, contactgegevens, en verklaringen dat de toepassing van de regels in lijn is met de FMC regels.

In de financiële pers gaat de discussie vooral over de hoogte van de demurrage en detention fees. In tijdschriften zoals de Loadstar, en Journal of Commerce is de afgelopen jaren veel gerapporteerd over extreme D&D-rekeningen voor verladers. De FIATA – de internationale koepel van expediteursverenigingen – rapporteert hier ook al een aantal jaren over. In FIATA (2018) legt deze organisatie een ‘best practice’ voorstel neer voor demurrage en detention. In het document wordt benadrukt dat de rederijen aan hun klanten voldoende gratis tijd moeten aanbieden voor export of importstromen in containers. Vanuit het perspectief van de FIATA is dit te begrijpen, maar zie het alternatieve voorstel van Fazi en Roodbergen (2018) hierna⁴.

De best practices zijn bedoeld voor de leden van FIATA (nationale expediteursorganisaties) en hun leden. Een aantal benoemde praktijken zijn: het limiteren van de demurrage claim tot een bepaald maximum, het niet doorbelasten van fees die veroorzaakt zijn buiten de verantwoordelijkheid van de verladende partij, het niet belasten van demurrage als containers nog niet vrij zijn gegeven, het vermijden van ongelijke behandeling onder merchant en carrier haulage, het minimaliseren van de impact van extra administratieve vereisten (advanced manifest rule, verfied gross mass), en vertraging in de scheepsaanloop, en het op tijd in rekening brengen van de demurrage en detention fees.

In Europa laat CLECAT (lid van FIATA) dit soort geluiden al een tijdje horen. In 2020 (CLECAT 2020), heeft CLECAT in reactie op klachten van haar achterban een aantal aanbevelingen geformuleerd. Daarnaast wijst CLECAT erop dat er weliswaar geen bindende richtlijnen zijn, maar dat er wel een aantal rechtszaken lopen in Europa over deze materie. Het bewuste document verwijst uitgebreid naar de ontwikkelingen in de VS die hierboven al besproken zijn. De bespreking van de rechtszaken voegen wij hieronder toe. CLECAT legt een relatie tussen de demurrage en detention praktijk, en de mededingingssituatie in de internationale containervaart, en wordt hierin gesteund door het werk van het Internationale Transport Forum (ITF). Zie hiervoor bijvoorbeeld ITF (2022). Met name het beleid van rederijen om onderscheid te maken bij het in rekening brengen van D&D-fees tussen carrier haulage en merchant haulage klanten is hier een aanleiding voor. CLECAT legt ook een relatie tussen de beperkingen die

⁴ Fazi en Roodbergen stellen een alternatief voor dat helemaal geen deadlines heeft, maar wel de opbrengsten voor rederijen in stand houdt.

demurrage en detention oplegt en de mogelijkheden voor multimodale vervoersoplossingen (zonder daar overigens veel onderbouwing voor te leveren).

3.2 Overzicht wetenschappelijk onderzoek naar demurrage en detention

Er is in de geschiedenis wel wat academische aandacht geweest voor het probleem van demurrage, aangezien het een term is die in de zeescheepvaart wordt gebruikt om de wachttijd aan te geven voor schepen in havens om te laden, waarbij de scheepseigenaar te kennen heeft gegeven dat het schip klaar is om te laden. Vooral juridische analyses gaan terug tot de 19e eeuw.

De term wordt ook gebruikt voor de vergoeding voor een container die beschikbaar is voor afhaling, nadat een zekere gratis sta-tijd is verstreken. Het lijkt erop dat met de term hetzelfde bedoeld wordt als in de oorspronkelijke betekenis: de rederij is klaar om de klant te bedienen, maar de klant kan nog niet handelen. Het verschil zit hem in het object: in de klassieke betekenis gaat het over het laden of lossen van een schip, en in de containerwereld over de beschikbaarheid van de geladen container. Vergelijkbare toepassingen van een gebruiksvergoeding voor assets zijn terug te vinden door de hele transport- en logistiekwereld: voor wagons, voor opslagmedia, voor fusten, enzovoort.

Overigens zijn er ook studies over het probleem van demurrage en detention, die andere termen gebruiken. Jeong et al (2020), bijvoorbeeld gebruiken de term ‘devanning time’. Dit is een term die ‘uitpakken’ betekent, en vaker gebruikt wordt in de veel rijkere literatuur over het herpositioneren van lege containers, waarbij de vergoeding voor het ophalen en terugbrengen van de containers niet belangrijk is, maar de tijd die een container bij de klant doorbrengt (voor het uitpakken of de ‘devanning’) wel. Over de herpositionering van lege containers bestaat (heel) veel literatuur, die we hier onbesproken laten. Zie voor een recent literatuuroverzicht van dit vakgebied bijvoorbeeld Abdelshafie et al (2022).

Een vroege studie van demurrage en detentie is Storm (2011). Hij analyseert demurrage en detentie vanuit een ketenperspectief en komt tot een schatting van de totale demurrage claim in de Rotterdamse haven. Pluijm (2014) ontwikkelt een Intermodal Vehicle Routing Problem met uitbreidingen naar demurrage en detention. In deze TUE master thesis, wordt voor de Vion Groep een oplossing ontwikkeld voor het uitwisselen van lege containers in import en exportstromen. Dit type vraagstukken is later opgepakt door Yann Bouchery (gastonderzoeker aan de TUE in die tijd), samen met diverse mede-auteurs, zie bijvoorbeeld Legros et al (2019). In deze studies -over het uitwisselen van lege containers tussen import en exportstromen – speelt vooral de structuur van de detention fees een belangrijke rol.

Er bestaan verschillende andere studies voor specifieke haven- en havenachterlandgebieden. Mathabatha (2015) onderzoekt de relatie tussen het demurrage-beleid en het goederenvervoer per spoor vanuit Zuid-Afrikaanse havens. Ndikom et al (2017) behandelen het demurrage beleid

van rederijen in Nigeriaanse zeehavens. Waar de Mathabatha-studie niet veel inzicht geeft (het woord demurrage wordt maar één keer gebruikt in de studie), rapporteren Ndikom et. over een studie waarin ze probeerden de omvang van de in Nigeria betaalde demurrage fees te identificeren. Ze ontdekten dat deze vergoedingen verrassend uniform zijn voor alle vervoerders.

Yu et al (2015) plaatsen het vraagstuk van D&D-in de context van de asymmetrische relaties tussen partijen die betrokken zijn bij het containervervoer: de rederij, de terminal en de verlader. Zonder de termen demurrage en detention te gebruiken, analyseren zij de structuur van het prijsmechanisme dat rederijen hebben ontwikkeld om de opslagkosten van de terminals door te belasten aan hun klanten. Dit ondervangt het probleem dat die klanten geen rechtstreekse relatie onderhouden met de terminals.

De prijsbepaling voor het opslaan van (volle) containers verloopt in twee stappen: de terminal bepaalt eerst de prijs voor sta-tijden voor de rederij, en de rederij bepaalt daarna de prijs voor haar klanten (en berekent die door). Yu et al (2015) onderscheiden daarbij twee strategieën: het free time model en het free space model. Bij het free time model is er een deadline voor een bepaalde gratis periode, en een fee voor de tijd daarna. Bij het free space model biedt de terminal de rederij een bepaalde gratis capaciteit aan, en een fee voor benodigde extra capaciteit. In dit model kan tijd overigens ook worden meegenomen: een ‘free space’ kan een plek aanduiden gecombineerd met een tijdslimiet. In dit geval zal de rederij de klant ook fees in rekening brengen voor containers die te lang staan.

In de paper wordt uitgegaan van een situatie waarbij containers in de terminal kunnen blijven staan, of naar een remote container yard kunnen worden verplaatst. Yu et al (2015) laten zien dat de oplossing van het optimalisatievraagstuk voor de free-time limiet aangeeft dat die op nul gezet zou moeten worden: voor de rederij is het het meest optimaal om geen gratis sta-dagen weg te geven. In de praktijk is dit niet het geval (al lijken er wel aanwijzingen te zijn dat rederijen liever minder dan meer vrije dagen aanbieden). In het model hangt verder de demurrage fee af van de kosten en de prijsstelling van de containerterminals (onder verschillende aannames over de stochastische structuur van de verblijftijden van containers). Tenslotte bestuderen Yu et al (ibid) de mogelijkheid om deze tweetrapsbeslissing gecentraliseerd in te vullen (door bijvoorbeeld een overheid of havenautoriteit). Hun belangrijkste resultaat is dat zij laten zien dat dat niet altijd mogelijk is. Ook hier hangt dit af van de structuur van de verblijftijd van de containers in de terminal. In het bijzonder geldt dat voor een verblijftijdverdeling die “linearly reduced” is (m.a.w. korte dweltijden zijn waarschijnlijker dan lange). Een dergelijke structuur komt in de praktijk veel voor.

Yu et al (2018) beschrijven een variant van dit probleem, waarbij het containertransport systeem iets realistischer is weergegeven. Ook deze analyse laat zien dat het centraal coördineren van de containercirculatie niet altijd werkt. Daarbij is de onbalans tussen import en

export een belangrijke bepalende factor. In een export georiënteerde situatie, waarbij er veel containers beschikbaar zijn, is aan de voorwaarden daarvoor wel voldaan. Maar als de balans andersom is (meer import, en een relatief tekort aan containers, zoals in Nederland), dan is er geen optimale uitkomst van een centrale aansturing. Dat resulteert dan in een beperkt hergebruik van containers in het achterland, wachttijden voor lege containers voor exporteurs, en veel heen en weer rijden met lege containers. Dit lijkt verrassend veel op de actuele situatie in Nederland.

Fazi & Roodbergen (2018) beschrijven een model waarin het demurrage-beleid van rederijen gemodelleerd kan worden. Dit model is in de basis ontwikkeld in het proefschrift van Fazi uit 2014. Dit model maakt het mogelijk om enerzijds te kijken naar de impact van de deadlines die samenhangen met demurrage en detention, en de mate waarin die multimodale vervoersopties in de weg staan, en anderzijds naar het verdienmodel rondom demurrage en detention voor de carriers.

Wat de impact op intermodaal vervoer betreft: die wordt deels gemitigeerd door staande praktijk om voor binnenvaart en spoor extra vrije dagen te geven. Het model van Fazi & Roodbergen geeft aan dat voor die situaties de fee ook naar beneden bijgesteld zou moeten worden. Dit leidt voor de rederijen uiteindelijk tot hogere inkomsten.

Tegelijkertijd resulteert een situatie met een vaste vergoeding voor gebruik van containers en geen deadlines tot een opbrengst voor rederijen die net zo hoog, of hoger is dan in de oorspronkelijke situatie. Dit zou een belangrijke drijfveer moeten zijn voor de rederijen om deze aanpak te overwegen, aangezien de demurrage en detention fees een verdienmodel zijn voor de rederijen. Het model laat ook zien dat de operationele stimulus die zou moeten uitgaan van de demurrage en detention deadlines niet echt krachtig is. Sterker nog: veel verladers zien de gratis sta-tijd als een reden om de container langer in de terminal te laten staan. Op basis van hun analyses stellen Fazi & Roodbergen daarom voor om gewoon een dagelijkse gebruiksfee te rekenen en de demurrage en detention-deadlines af te schaffen.

Xing et al (2023) kijken naar de tankcontainers waar het gebruikelijk is dat partijen de tankcontainers aanhouden om gevaarlijke stoffen tijdelijk op te slaan. Hoewel demurrage voor de containereigenaren behoorlijk hoog is, beperkt die opslag de stroom van de containers. Het artikel biedt een gezamenlijk optimalisatiemodel voor overwegingen over demurrage en goederenstromenstroom, om de winst te maximaliseren. Dit probleem vereist specifieke oplossingsmethoden, aangezien de reguliere rekenmethoden geen realistische problemen kunnen oplossen. Hun model neemt het perspectief van een eigenaar van een containervloot, die klanten moet bedienen, met eigen en gehuurde tankcontainers. Hun analyse laat zien dat het laten afwijken van het demurrage-beleid van het geoptimaliseerde beleid leidt tot verlies aan winstgevendheid. Deze resultaten zijn zoals verwacht, maar de gevolgen lijken vrij elastisch: een relatief kleine wijziging in het beleid heeft grote gevolgen voor de huurinkomsten, leasekosten en herpositionering.

Een aanvullende vergelijking is in een gestandaardiseerd demurrage-beleid over depots met een depotgericht beleid (dus een specifieke demurrage strategie per depot). De resultaten laten zien dat een depotgericht beleid beter presteert dan een klantgericht demurragebeleid. Hoewel de procentuele impact op de winst klein is, zijn de effecten op sommige onderliggende kosten (bijvoorbeeld containerleasing) zeer aanzienlijk.

Storms et al (2023) analyseren de relatie tussen demurrage and detention deadlines en fees en intermodaal vervoer. Zij wijzen erop dat de grotere complexiteit van deze mechanismen vaak tot gevolg hebben dat vervoer over de weg gekozen wordt in plaats van spoor of binnenvaart. Zij komen met drie oplossingsrichtingen: meer digitalisering, meer 'free time' voor containers en aandacht voor demurrage en detention tijdens het onderhandelingsproces tussen verladers en rederijen.

Een laatste punt dat moet worden aangepakt als onderdeel van de juridische discussie over demurrage en detention, is de identificatie van de exacte begin- en eindmomenten van de overlig- en detentieperiodes. Zo kan de demurrage klok starten bij het lossen van de container, maar ook op een later moment. De klok kan stoppen op de dag dat de container wordt opgehaald, of de dag erna. Hierover is in de praktijk veel onduidelijk. Niessen (2017) laat in haar proefschrift zien dat onduidelijkheid over dit soort scheidingsmomenten in containerterminals leidt tot veel onduidelijkheid en rechtsonzekerheid.

3.3 Overzicht rechtszaken omtrent demurrage en detention

Hieronder presenteren we een inzicht in rechtszaken die in de afgelopen jaren hebben bijgedragen aan het inzicht op welke manier demurrage en detention juridisch beschouwd moeten worden. Daarbij zijn een paar punten vooraf van belang.

1. De internationale scheepvaart opereert veelal onder het Britse common law systeem. De rechtssystemen van Australië, USA en India zijn daar sterk aan gerelateerd. Dit systeem verschilt van het rechtssysteem in de Europese landen in de zin dat veel contractueel moet worden uitgespeld. Er is geen doctrine van redelijkheid of billijkheid.
2. In Europa kan de juridische behandeling van bepaalde aspecten van het vervoer sterk afhangen van het specifieke recht (Nederlands, Duits, Belgisch, Frans, Italiaans) en de mening van een specifieke rechter.
3. We hebben ook wat jurisprudentie opgenomen over demurrage in de bulkwereld, omdat die zaken wellicht ook meer inzicht geven over de manier waarop demurrage-achtige processen in algemenere zin worden beschouwd.
4. De beschrijving van de jurisprudentie is in het Engels, omdat vertaling de precieze juridische betekenis zou kunnen beïnvloeden.

In het geval een uitspraak direct belang heeft op deze opdracht, voegen we opmerkingen daartoe onder de zaakbeschrijving toe.

De korte samenvattingen van de rechtszaken zijn opgenomen in de bijlage van dit rapport. Hieronder volgt een kort overzicht van de belangrijkste arresten.

Het arrest MSC vs Cottonex Anstalt uit 2016 is een vrij cruciaal arrest in de discussie over demurrage en detention. In dit arrest is vastgesteld dat er een redelijke limiet moet zijn voor de totale demurrage rekening die een partij van een rederij gepresenteerd krijgt. Die rekening kan niet hoger zijn dan het commerciële verlies, en de demurrage teller kan ook niet oneindig doorlopen.

In het arrest Blokker vs Mitsui/MOL uit 2018 wordt vastgesteld dat rederijen de mogelijkheid hebben om de demurrage tarieven flexibel te maken, door in het contract op te nemen dat de tarieven gepubliceerd worden op de website. Op die website kunnen de tarieven in principe dagelijks worden aangepast. Dat klanten dan een beetje moeten zoeken, en ook goed moeten opletten, wordt in dit arrest geoorloofd.

In een recent arrest van de Antwerpse handelsrechtbank (2018) is ook een belangrijk arrest in het licht van de COVID-gerelateerde congestie op terminals. In een aantal gevallen liep voor verladers de demurrage/detention-rekening op omdat zij geen toegang kregen tot een zeeterminal om hun container op te halen, dan wel terug te brengen. Dit arrest stelt dat in dat geval de verlader die kosten niet hoeft te betalen. Dit is in een later arrest in Antwerpen in 2019 nog een keer bevestigd.

Een ander aspect in ditzelfde arrest is dat de rederij niet zomaar kan besluiten om zelf de container naar het achterland te brengen (om wat voor reden dan ook), als de contractvorm merchant haulage is.

Een complicerende factor is natuurlijk wel de bewijsbaarheid van deze inleverbeperking. De klant moet wel een goede administratie bijhouden van de discussie over toegang tot de terminal om dit vervolgens (maanden later) nog te kunnen staven in een dispuut over de demurrage-rekening.

Een arrest uit het hooggerechtshof van Genua geeft wat invulling over de ‘business practice’ van rederijen om demurrage te factureren aan dienstverleners van hun eigenlijke klanten. Dit hangt sterk af van welke partijen genoemd zijn in de documentatie die de rederijen opstellen voor het transport (de Bill of Lading). In feite moet die rekening naar de partij die als ‘shipper’ in de Bill of lading is genoemd. In bovenstaand arrest heeft de rederij dat kennelijk niet gedaan, maar is de rekening gestuurd naar de partij waarmee ze rechtstreeks contact hadden (de booking agent). Dit komt in de praktijk overigens veel voor.

Een arrest over een geschil tussen K Line Pte vs Priminds Shipping (HK) Co Ltd in Hong Kong bepaalt dat de mogelijkheden van een rederij om aanvullende schade te claimen rondom, in dit geval, het laad en losproces van een schip, beperkt zijn. In de containerpraktijk zou dit arrest erop kunnen wijzen dat de rederijen eigenlijk niet nog aanvullende fees in rekening kunnen brengen

die al afgedekt zijn met de demurrage en detention-fees. Dit is op dit moment wel aan de hand: er zijn rederijen die naast de demurrage en detention-fees nog aanvullende opslagkosten bij klanten in rekening brengen.

3.4 Conclusies

Op basis van de analyse van bovenstaande beleidsmatige, wetenschappelijke en juridische discussie zijn een paar algemene conclusies te trekken.

Ten eerste is weinig bekend over de specifieke demurrage en detentionafspraken tussen rederijen en verladers. De reden is dat er wel publieke richtlijnen zijn die rederijen publiceren, maar dat de echte afspraken het resultaat zijn van onderhandelingen. Een complicatie daarbij is dat ook de afspraken tussen rederijen en de terminals een rol spelen, en dat die afspraken ook niet publiek bekend zijn. Enig survey onderzoek onder verladers, zoals bijvoorbeeld Ndikom et al. hebben gedaan, zou daarom in Nederland interessant zijn.

Ten tweede laat het theoretische werk van Yu et al. (2015, 2018) zien dat, in een onevenwichtige import/export situatie (zoals wij die hebben in Nederland/Europe), een optimale uitkomst van de circulatie van containers in het achterland niet altijd mogelijk is. Met andere woorden, het kan waarschijnlijk niet veel beter dan hoe het nu door de verschillende partijen wordt aangestuurd.

Tenslotte biedt het werk van Fazi en Roodbergen (2018) een blik op een alternatief: als de rederijen af zouden zien van de demurrage en detention deadlines, en gewoon dagelijkse huur zouden rekenen voor de containers is een belangrijk nadeel van het mechanisme – de negatieve impact van de deadlines op de multimodale vervoersmogelijkheden – te ondervangen. Dit vereist overigens wel een oplossing voor het volgende vraagstuk: wie gaat met de rederijen in gesprek over het veranderen van hun demurrage en detentiebeleid.

Deze korte analyse heeft ook een juridisch vraagstuk aangeroerd dat samenhangt met D&D: waar begint en eindigt nu de verantwoordelijkheid van partijen als het gaat over ophalen en terugbrengen van containers, en is dat wel in alle gevallen voldoende duidelijk. Dit is een thema dat, in bredere zin, is aangesneden in het proefschrift van Susan Niessen over de juridische positie van container terminals. De demarcatie van verantwoordelijkheden in het container transport systeem is niet altijd duidelijk. De juridische analyse van demurrage en detention vraagt daarom meer aandacht. Het verdient aanbeveling om juist over die precieze overdrachtsmomenten richtlijnen op te (laten) stellen voor verladers en expediteurs.

Uit de juridische analyse volgen ook een paar belangrijke inzichten. Op basis van de jurisprudentie komen de volgende zaken naar boven:

- Er moet een duidelijke contractuele basis zijn om demurrage en detention in rekening te brengen, al is het niet verplicht om de tarieven in dat contract vast te leggen. Publicatie van tarieven op een website is voldoende.
- De rederij, noch de haven, kan een willekeurige partij (meestal de expediteur) de demurrage/detention rekening sturen, en verwachten dat die wordt betaald, zeker niet als die partij niet in het vakje 'verlader' op de Bill of Lading stond. In de praktijk komt dit echter met grote regelmaat voor, en wordt dan vaak de Notify Party een rekening gepresenteerd.
- De demurrage/detention rekening kan niet oneindig doorlopen. Er is een limiet gesteld van maximaal een jaar.
- Als derde partijen het doorgeven van de container belemmeren (de terminal, de overheid, douane), dan hoeft over de daaraan bestede tijd geen demurrage of detention te worden betaald. Dit moet dan wel goed geregistreerd worden door partijen.
- De timing van de demurrage en detention periodes luistert vrij nauw. Hier moeten partijen dus goed letten op afspraken en de onderliggende gegevens voor die overgangsmomenten goed vastleggen.

De zaken die lopen in de Verenigde Staten worden afgehandeld door de claimafdeling van de FMC. De uitkomst van deze zaken heeft geleid tot het opstellen van een algemene gedragsrichtlijn die bepaalt wat zogenaamd *unfair business practices* zijn.

3.5 Gebruikte literatuur

Abdelshafie, A., Salah, M., Kramberger, T., & Dragan, D. (2022). Repositioning and optimal Re-allocation of empty containers: a review of methods, models, and applications. *Sustainability*, 14(11), 6655.

CLECAT (2020). Demurrage and Detention Practices in Shipping. Brief & Industry Recommendations Paper, April 2020.

https://www.clecat.org/media/CLECAT%20Briefing%20&%20Industry%20Recommendations%20Paper%20on%20D&D%20Practices%20in%20Shipping_1.pdf
https://www.clecat.org/media/CLECAT%20Briefing%20&%20Industry%20Recommendations%20Paper%20on%20D&D%20Practices%20in%20Shipping_1.pdf

Fazi, S., & Roodbergen, K. J. (2018). Effects of demurrage and detention regimes on dry-port-based inland container transport. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 89, 1-18.

Federal Register (2020) <https://www.federalregister.gov/documents/2020/05/18/2020-09370/interpretive-rule-on-demurrage-and-detention-under-the-shipping-act>

FIATA (2018). Demurrage and Detention in Container Shipping. Best Practices as Proposed by FIATA. https://www.elea.ee/wp-content/uploads/2019/01/FIATA_Best-Practice-Guide-on-Demurrage-and-Detention_1810.pdf

ITF (2022). Performance of Maritime Logistics. Report. Paris: ITF. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/performance-maritime-logistics.pdf>

Jeong, Y., Saha, S., & Moon, I. (2020). Optimal devanning time and detention charges for container supply chains. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 143, 102055.

Leach P (2005, April 17) Shippers Losing “Free” Time | JOC.com. JOC.Com. https://www.joc.com/maritime-news/shippers-losing-free-time_20050417.html

Legros, B., Bouchery, Y., & Fransoo, J. (2019). A time-based policy for empty container management by consignees. *Production and Operations Management*, 28(6), 1503-1527.

Mathabatha, D. M. S. (2015). *Rail transport and the economic competitiveness of South Africa: Timeous delivery of goods and demurrage* (Master dissertation).

Mongelluzzo B (2000, August 6) The cost of idle containers | JOC.com. JOC.Com. https://www.joc.com/maritime-news/cost-idle-containers_20000806.html

Ndikom, O., Theophilus C, N., Olusegun Buhari, S., & Okeke Okechukwu, K. (2017). An appraisal of demurrage policies and charges of maritime operators in Nigerian seaport terminals: the shipping industry and economic implications. *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 64(3), 90-99.

- Niessen, S. (2017). *The Legal Position of Terminal Operators in Hinterland Networks: Mixed contracts and third parties*. PhD thesis. NTHR-reeks no. 23. Paris: legal publishers.
- Pluijm, P. van der (2014). Hinterland container supply chain optimization from an export consignee perspective. Master thesis, TU Eindhoven.
- Storm, R. (2011) Controlling container demurrage and detention through information sharing. Master thesis, Erasmus University Rotterdam.
- Storms, K., Sys, C., Vanelslander, T., & Van Deuren, R. (2023). Demurrage and detention: from operational challenges towards solutions. *Journal of Shipping and Trade*, 8(1), 1-31.
- Xing, X., Song, D., Qiu, C., Drake, P. R., & Zhan, Y. (2023). Joint tank container demurrage policy and flow optimisation using a progressive hedging algorithm with expanded time-space network. *European Journal of Operational Research*, 307(2), 663-679.
- Yu, M., Kim, K. H., & Lee, C. Y. (2015). Inbound container storage pricing schemes. *IIE Transactions*, 47(8), 800-818.
- Yu, M., Fransoo, J. C., & Lee, C. Y. (2018). Detention decisions for empty containers in the hinterland transportation system. *Transportation Research Part B: Methodological*, 110, 188-208.

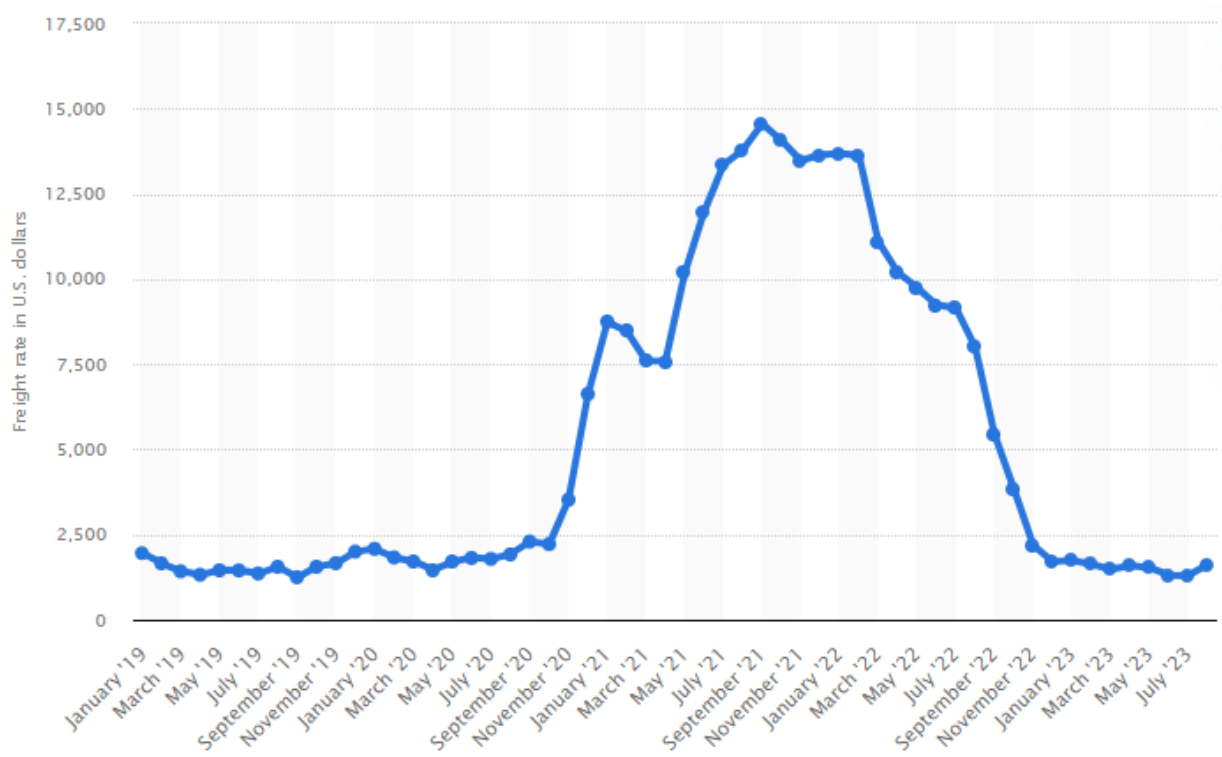
4 Economische analyse containertransport

In dit hoofdstuk geven we een nadere duiding van de manier waarop de containerrederijen hun kosten doorberekenen aan hun klanten. We zullen zien dat ze dat doen door een complexe structuur van een vergoeding voor het vervoer, met daar bovenop een veelheid van specifieke vergoedingen. De D&D-vergoedingen passen in dat stramien.

Zeevrachtkosten voor transport van een 40 ft container vanuit China naar Nederland zijn in augustus 2023 \$1.500 tot \$2.000. Tijdens de congestieperiode in 2022 waren de zeevrachtkosten voor hetzelfde zeetransport opgelopen tot \$15.000. Voor de een rederij is het zeetransport van China naar Europa rendabel bij een prijs tussen \$2.000 en \$2.500.

Begin oktober 2023 zijn de prijzen voor een 40ft container van China naar Rotterdam verder gedaald naar \$850 - \$900 en wordt al transport aangeboden voor \$650. Onderstaande grafiek geeft de Container freight rate index van Shanghai naar Rotterdam in de periode januari 2019 tot august 2023⁵.

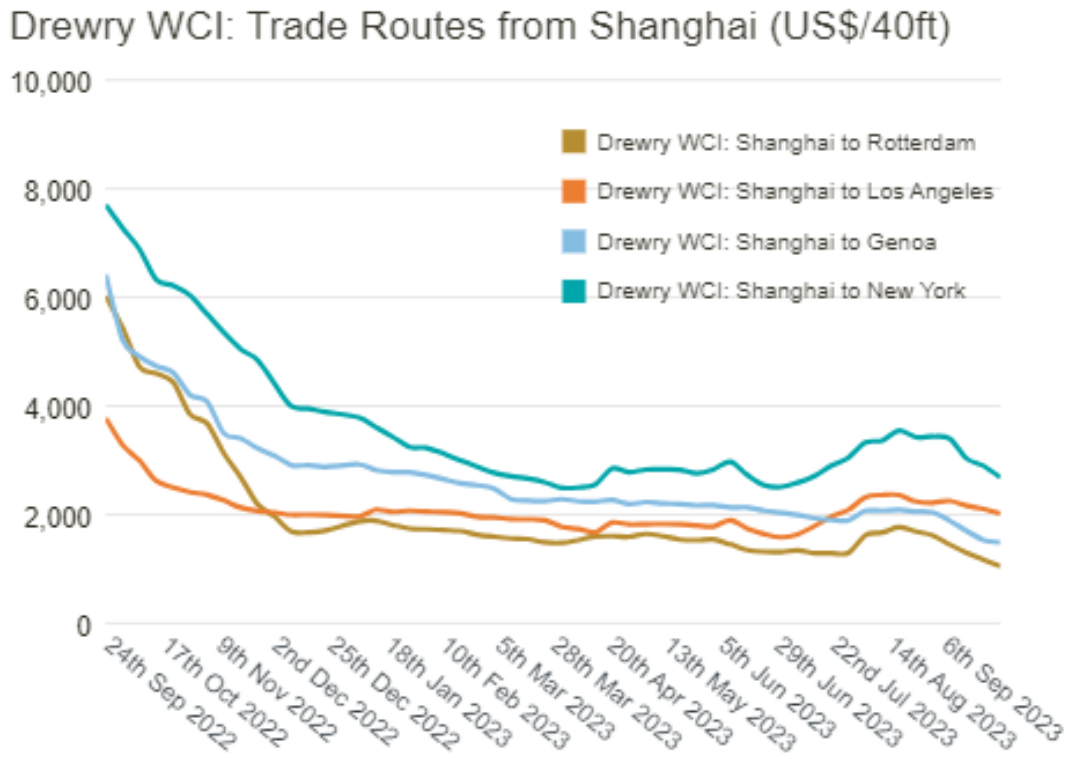
Afbeelding 6: Container freight rate index van Shanghai naar Rotterdam 2019 - 2023



⁵ <https://www.statista.com/statistics/1313360/container-freight-index-shanghai-rotterdam/>

Onderstaand plaatje geeft een gedifferentieerd beeld weer van de prijsontwikkelingen op bepaalde belangrijke containerroutes.

Afbeelding 7: de prijsontwikkelingen 2022 en 2023 op belangrijke containerroutes



Bron: Drewry Shipping Consultants

Transportkosten per product

Op basis van de laadcapaciteit van een 40ft container (zie hoofdstuk 2.2) kunnen de transportkosten worden toegerekend per product. De gemiddelde verkoopprijs van Nike sneakers ligt tussen €130 en €190. De kosten voor zeevracht per sneaker zijn dan op basis van de tarieven in september €0,18 tot €0,25. Uitgaande van een verkoopprijs van €160 is dit 0,11 tot 0,15%. De totale marktwaarde van de goederen in één container is dan €1.280.000. In deze context zijn prijschommelingen in het transport van een paar duizend euro voor heel veel partijen te verwaarlozen. Dit verklaart ook waarom veel partijen in de Covid-periode bereid waren om transportprijzen van 10-15 duizend euro te betalen. Hun omzetverlies zou vele malen hoger zijn.

Tariefstelling in het containervervoer

In deze paragraaf worden de verschillende componenten beschreven die samen de kosten van het transport van goederen via zee per container vormen. Welke partij de verschillende kosten betaalt is afhankelijk van de INCOTerms (zie hoofdstuk 1.2).

Tabel 2: Onderdelen tariefstelling containervervoer

Kosten		Toelichting
1.	Huur container	Beschikbaarstelling van een container voor het transport van de goederen. Deze kosten variëren per type container en zijn inbegrepen in de zeevrachtkosten. De huur start op het moment dat de container door de rederij leeg beschikbaar is gesteld op een depot. De huur eindigt na inleveren van de gebruikte container op een depot. Het einde van de huur is gebaseerd op de planning van het zeeschip en extra tijd om de container in het achterland te lossen en leeg in te leveren. Binnen een rederij zijn verschillende afdelingen verantwoordelijk voor de exploitatie van de containers en de exploitatie van de zeeschepen. Als een container langer dan afgesproken wordt gebruikt dan worden detention kosten in rekening gebracht.
2.	Zeetransport	Kosten voor het transport van de container over zee. Samen met de huur van de container zijn dit de zeevrachtkosten. Op de zeevrachtkosten kunnen verschillende toeslagen worden toegepast. • Bunker Adjustment Factor (BAF): een variabele toeslag die wordt toegepast om de wereldwijde schommelingen van de olieprijs te kunnen compenseren. • Currency Adjustment Factor (CAF): een toeslag die wordt toegepast om rederijen te beschermen tegen wereldwijde koerswisselingen in valuta. De rederij rekent haar zeevracht in dollars maar maakt bijvoorbeeld lokale kosten in andere valuta. De CAF wordt gewoonlijk vermeld als een percentage binnen het totale bedrag van de vrachtprijs. • Congestion Surcharge (CS): toeslag die door rederijen wordt toegepast op basis van oplopende congestie (vertraging) in zowel de haven van oorsprong- als bestemming. • IMO Surcharge: Toeslag die wordt toegepast bij het vervoer van UN geclassificeerde gevaarlijke goederen. Deze toeslag kan gebaseerd worden het type goederen, het aantal containers maar ook het gewicht van de lading.
3.	Terminal Handling charge (THC)	Een THC wordt door een zee terminal aan de rederij doorbelast voor het afhandelen van het zeeschip en het de opslag van containers op de terminal. De rederij maakt hierover prijsafspraken in het contract voor afhandeling van de zeeschepen door de terminal. De kosten worden als THC doorbelast aan de opdrachtgever van het transport.

		De THC als aparte kostencomponent in het zeetransport is pas in 1990 geïntroduceerd om de kosten van de afhandeling op een zeeterminal in de vrachtkosten te onderscheiden. De THC verschilt per terminal en is afhankelijk van het type container. De terminals in Rotterdam hebben eigen THC tarieven. De kosten die in de THC worden doorbelast worden beschreven in hoofdstuk 4.1 Voor het transport van de zeecontainers kunnen drie verschillende THC's worden doorbelast: • Origin Terminal Handling Charge (OTHC) Vergoeding die een terminalexploitant in de haven van herkomst in rekening brengt. • Destination Terminal Handling Charge (DTHC) Vergoeding die een terminalexploitant in de haven van bestemming in rekening brengt • Terminal Handling Charges at Transshipment port (TTHC) Vergoeding die een terminalexploitant in rekening brengt als een container tijdens het zeetransport onderweg wordt overgeslagen op een ander schip. Bijvoorbeeld: een container uit China met bestemming Oslo wordt in Rotterdam overgeslagen naar een kleiner containerschip. De kosten voor OTHC en DTHC zijn altijd van toepassing op transport van een container. De afgesproken INCOTerms bepalen of deze kosten uiteindelijk worden betaald door de koper of verkoper. De TTHC kosten zitten in de zeevrachtkosten. Toeslagen terminals • Yard Occupancy Charge (YOC) Naast de THC kunnen terminals een extra toeslag doorbelasten voor containers die lange tijd op de terminal staan. Dit is een eenmalige toeslag die door de terminals in rekening wordt gebracht op de 13e dag van verblijf na lossing. Dit tarief wordt toegelicht in hoofdstuk 5.5.2. • Storage fee Terminals brengen een toeslag in rekening voor het bewaren van containers op de terminal als containers te lang op de terminal staan. Dit tarief wordt toegelicht in hoofdstuk 5.5. • Extra moves. Bijvoorbeeld voor transport naar de douane locatie voor inspectie.
4.	Transport achterland	Transport van de container tussen de zeeterminal de bestemming in het achterland. Deze kosten zijn afhankelijk van de keuze van modaliteit: truck, binnenvaartschip of trein.

		Voor een truck bestaan de kosten vooral uit de kosten voor het trucktransport en toeslagen. Voor binnenvaartschip en trein bestaan de kosten uit • Het transport per binnenvaartschip en trein • Lossen en laden van de container op/van binnenvaartschip en trein op inlandterminal • Opslag van de container op de inlandterminal • Transport per truck tussen de inlandterminal en de start/eindbestemming locatie. • Toeslagen: ○ Dieseltoeslag ○ Wachturen toeslag als de truck bij de zeeterminal langer moet wachten dan afgesproken ○ Drop off toeslag: Toeslag om de container op een andere locatie leeg in te leveren dan de vastgelegde locatie bij boeking ○ Laag/hogwatertoeslag ○ Congestietoeslag ○ Wachturen toeslag als lossen van de container bij de loods langer duurt dan overeengekomen. Standaard wordt vaak met 1 of 2 vrije uren gerekend voor laden/lossen van de container ○ Piekuren toeslag (RWG). Een extra toeslag voor trucks voor afspraken op de terminal gepland op doordeweekse dagen tussen 06:00 en 18:00 De kosten voor het transport in het achterland kunnen onderdeel zijn van de zeevrachtkosten als een container wordt geboekt met een achterlandterminal als eindbestemming. Bijvoorbeeld een boeking van Shanghai met eindbestemming Venlo. De hierboven vermelde toeslagen kunnen dan ook op dit transport van toepassing zijn.
--	--	--

We kijken hieronder, vanuit deze opsomming, in wat meer detail naar de terminal handling charges. Dit is het mechanisme waarmee de terminal de rederij stagelden voor de containers op de terminal in rekening brengt.

4.1 Terminal Handling Charge (THC)⁶

In 1990 werden THC's formeel geïntroduceerd doordat haventransport inmiddels zo groot was geworden dat hier duidelijkere regels en processen voor nodig waren. De Council of European and Japanese National Shipowners Association (CENSA) is toentertijd met de European Shippers' Council in discussie gegaan om een formule voor de THC te bepalen. Er is toen bewust gekozen om de kosten voor terminal handelingen en zeevracht kosten apart te houden voor een betere transparantie.

Er werd gesteld dat de THC uit de volgende elementen bestonden:

1. Leveren van lege container, ontvangen van volle container en alle bijbehorende administratie
2. Inspectie en rapporteren van de conditie van de container
3. Inspectie en rapporteren van verzegelingen
4. Verplaatsen van de container van/naar de truck, barge of trein
5. Intern transport van de container van/naar stack
6. Handelingen om container uit de stack te halen of erin te zetten
7. Rapporteren van truck, barge en trein activiteiten naar of van de terminal
8. Opslag van de container (binnen tijdslimiet)
9. Volle container uit de stack halen
10. Intern transport van stack naar zijkant van het schip
11. Verplaatsen van de container van de zijkant van het schip tot de scheepsreling

De zeevrachtkosten bestonden daarnaast nog uit de volgende onderdelen waarvan de eerste drie THC gerelateerde kosten van de rederij zijn:

1. Verplaatsen van de container van de scheepsreling tot op het schip
2. Openen en sluiten van de luiken
3. Vastzetten van de containers
4. Fysieke en administratieve planning van scheepsoperaties
5. Overuren
6. Kadegeld

Eind 2008 werd de conferentie echter opgeheven en introduceerden de rederijen nieuwe THC's op hun terminals nadat deze kosten jaren constant geweest waren (en gelijk voor de verschillende rederijen). Vanaf dit moment ontstonden er onder de rederijen verschillende definities van THC's en de kosten die hieronder vielen. Zo waren deze kosten niet meer verschillend per handelsroute maar werden deze nu bepaald per land of per haven. Hierdoor lagen in Rotterdam in het jaar erna de THC's gemiddeld zo'n 20% hoger.

⁶ EU Commission (2009). [Terminal handling charges during and after the liner conference era \(europa.eu\)](http://europa.eu)

Onderstaande tabel laat de THC's per carrier en per handelsroute in Rotterdam zien eind 2008 voordat de conferentie werd opgeheven.

Tabel 3: THC's Rotterdam eind 2008

	Rotterdam											
	20ft						40ft					
	Eur-Med	Eur-M.E.	Eur-S. Afr	F.E.-Eur	India-Eur	N.Atlantic	Eur-Med	Eur-M.E.	Eur-S. Afr	F.E.-Eur	India-Eur	N.Atlantic
1 Maersk/SAF	€ 120	€ 136	€ 113	€ 138	€ 136		€ 120	€ 136	€ 226	€ 138	€ 136	
2 MSC	€ 120		€ 113	€ 138		€ 156	€ 120		€ 226	€ 138		€ 156
3 CMA CGM	€ 120	€ 136		€ 138	€ 136		€ 120	€ 136		€ 138	€ 136	
4 Evergreen	€ 120			€ 138	€ 136	€ 156	€ 120			€ 138	€ 136	€ 156
5 Hapag Lloyd		€ 136		€ 138	€ 136			€ 136		€ 138	€ 136	
6 COSCO												
7 APL		€ 136		€ 138				€ 136		€ 138		
8 China Shipping		€ 136						€ 136				
9 NYK				€ 138		€ 156				€ 138		€ 156
10 MOL				€ 138						€ 138		

Rond april 2009 werden de THC's in onderstaande tabel gemeten voor de verschillende carriers in Rotterdam.

Tabel 4: THC's Rotterdam april 2009

	Rotterdam	
	20ft	40ft
1 Maersk/SAF	€ 185	€ 185
2 MSC	€ 175	€ 175
3 CMA CGM	€ 160	€ 160
4 Evergreen	€ 160	€ 160
5 Hapag Lloyd	€ 200	€ 200
6 COSCO	€ 140	€ 140
7 APL	€ 190	€ 190
8 China Shipping	€ 170	€ 170
9 NYK	€ 160	€ 160
10 MOL	€ 200	€ 200

De rederijen hanteren voor de terminals in Rotterdam één standaard THC die op dit moment rond de waardes liggen zoals weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 5: THC's Rotterdam 2023

Rederij		Standaard container		Reefer	
CMA CGM	Import/Export	240	335	Per container	
Maersk	Import/Export	250	350	Per container	
Hapag Lloyd	Import/Export	225	345	Per container	
ZIM	Import/Export	220	305	Per container	

4.2 De invloed van verladers

Verladers kunnen op verschillende manieren invloed hebben op D&D-tarieven en termijnen. Dit kan in verschillende fasen van het transportproces.

1. De verlader kan bij boeken van het intercontinentale vervoer voldoende vrije dagen bedingen om vertragingen in het logistieke proces op te vangen. De kosten voor de extra vrije dagen kunnen bij boeken hoger zijn maar worden weer terugverdiend als D&D-kosten worden voorkomen. Hoe groter het volume dat de verlader op jaarbasis laat vervoeren, hoe meer onderhandelingsruimte er is.
2. Rederijen hebben niet alleen in Rotterdam depots voor het ophalen en inleveren van containers. Ook in het achterland hebben rederijen depots op achterlandterminals als daar voldoende vraag is voor import en export lading. Bij boeken van een transport kan worden overwogen om te boeken bij een rederij die in het achterland een depot heeft.
3. De verschillende bij het transport betrokken partijen moeten de juiste informatie over de D&D-voorwaarden beschikbaar hebben om bij het inplannen de juiste keuzes te kunnen maken. Een transporteur (Binnenvaart, Rail, truck operator) moet weten welke termijnen van toepassing zijn:
 - Aantal vrije dagen
 - Start en eind van de vrije dagen
 - Eerste pick up, laatste drop off van de container
 - Actuele planning van het zeeschip Expected Time of Arrival (ETA) en Expected Time of Departure (ETD)
 - Status lossing van de container
4. D&D-facturen worden door de rederijen automatisch gegenereerd en verzonden aan de consignee (ontvanger goederen) vermeld op Bill of Lading. Veel rederijen sturen de factuur al zodra de vrije dagen verlopen. Verladers moeten er zorg voor dragen dat de juiste partijen in de keten worden geïnformeerd als de D&D-klok loopt. Daarnaast dienen partijen ook de D&D-facturen altijd op juistheid te controleren. Onder bijzondere omstandigheden, zoals congestie in de terminals, zijn de facturen lang niet altijd correct.
5. Verlader kan kiezen om de containers bij de rederij te boeken met een eindbestemming in het achterland, op een achterlandterminal, in plaats van Rotterdam. Dit is een CY (Container Yard) product van de rederij. Een container wordt dan bijvoorbeeld CY Venlo geboekt. De verlader heeft dan geen risico op D&D-kosten tot de lossing in Venlo. Vanaf lossing in Venlo zijn dan wel de D&D-termijnen en tarieven van toepassing. Het risico op D&D-kosten is echter kleiner omdat de container al beschikbaar is in het achterland.
6. De verlader moet tijdig aangeven met welke modaliteit de container in het achterland kan worden getransporteerd. Als dit voor lossing van het zeeschip bekend is kan de container door de terminal direct op de juiste plaats worden opgeslagen. Mogelijk kan de container dan al eerder in de dienstregeling worden meegenomen door een binnenvaartschip of trein.

7. Containers kunnen eerder van de terminal worden opgehaald en in een achterlandterminal worden bewaard. Een aantal verladers maakt hierover al afspraken. Rederijen bieden sinds kort ook diensten aan waarbij de verlader de container langere tijd (tot wel 40 dagen) kan stallen op een andere locatie dan de zeeterminal.

5 Demurrage en detention-kosten in Nederland.

D&D-kosten worden door de diepzee rederijen per land bepaald. De haven waar containers worden geladen of gelost bepaalt welke D&D-voorwaarden en kosten van toepassing zijn. De standaard voorwaarden en kosten worden door de meeste rederijen op de website van de rederij gepubliceerd. Grote bedrijven en expediteurs die veel containers transporteren kunnen in hun vervoerscontracten met de rederijen andere afspraken bedingen over voorwaarden en kosten voor D&D. De onderhandelbaarheid van nagenoeg alle fees die de rederijen aan hun klanten in rekening brengen (zie hoofdstuk 4), maar zeker de D&D-fees, maakt de analyse van de hoogte van de D&D-kosten in Nederland wel met enige onzekerheid omgeven is.

We bespreken hieronder de problematiek van het precies bepalen van de periode waarover de demurrage en detentionkosten moeten worden afgerekend. Daarna geven we een overzicht van de kosten bij 10 verschillende rederijen, gebaseerd op wat zij op hun websites publiceren. We hebben deze kosten ook vergeleken met de situatie in andere landen in de wereld.

Het is goed om ook nog even te memoreren dat de D&D-afspraken bestaan uit twee componenten: vrije dagen en vergoedingen als die vrije dagen besteed zijn. Hieronder geven we informatie over beide.

5.1 Demurrage en detentionkosten in Rotterdam (een korte recap)

Rederijen hebben in de haven van Rotterdam een overeenkomst met één of meer terminals voor de afhandeling van de eigen zeeschepen. Daarbij wordt een tarief overeengekomen voor het stallen van containers op de terminal. De beschikbare capaciteit op de kade van de terminal en het aantal af te handelen containers zijn bepalend voor deze afspraken die ten grondslag liggen aan het **demurrage** tarief. Het aantal beschikbare vrije dagen en het tarief in Rotterdam verschillen daardoor per rederij.

Als op een terminal te veel containers staan dan loopt het logistieke proces van de terminal vast. De terminal is dan afhankelijk van logistiek dienstverleners en verladers om de containers van de terminal af te halen. Eén manier om hierop te sturen is met het demurrage tarief. Door minder vrije dagen en een hoger tarief worden logistiek dienstverleners en verladers gemotiveerd om containers op de terminal op te halen.

Voor transport van goederen zijn rederijen afhankelijk van de beschikbaarheid van containers. Containers worden binnen een rederij beheerd door een aparte afdeling met een eigen winstverantwoordelijkheid. De afdelingen zijn vaak regionaal (land overkoepelend) georganiseerd.

Een container levert rendement op als deze minimaal 4 keer per jaar wordt ingezet voor een transport. Een grote rederij met gemiddeld 4,2 keer gebruik per jaar rekende uit dat 4,6 keer hergebruik de omzet met \$ 320 miljoen zou verhogen.

Door hoge **detention** kosten en weinig vrije tijd bevordert de rederij dat de container snel weer wordt ingeleverd voor een volgend transport. Andersom kan een rederij meer vrije tijd geven en lagere detention kosten als er voldoende lege containers beschikbaar zijn. Daarmee wordt dan stageld op de terminal bespaard zolang de container niet is ingeleverd op een terminal.

Als containers niet op tijd weer worden ingeleverd dan kan de rederij de containers niet gebruiken om nieuwe lading te transporteren. Daarmee derft de rederij omzet. De rederij kan dan wel containers huren wat extra kosten met zich meebrengt. D&D-kosten overzicht Nederland

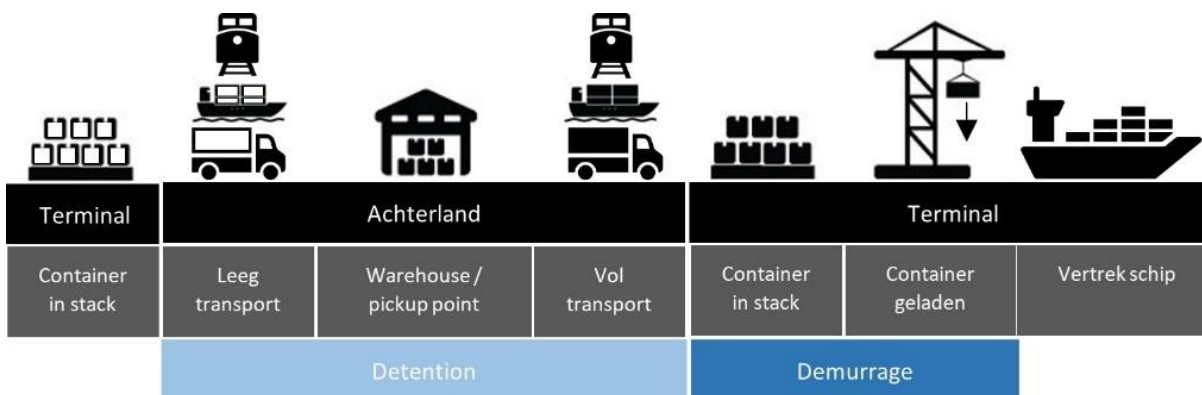
5.2 Verschillende start en eind momenten voor D&D

De start en eind van de termijn voor demurrage en detention verschilt per rederij. We bespreken hieronder de verschillen.

Export

Bij export start de detention bij zes van de rederijen op de dag dat de lege container de terminal verlaat via een van de drie modaliteiten. Bij twee rederijen begint dit pas de dag erna waardoor er een extra vrije dag is. Detention eindigt wanneer de container vol op de afgesproken terminal wordt afgeleverd. Bij twee van de rederijen is dit ook het moment dat de demurrage in gaat en bij drie andere rederijen gaat dit pas de volgende dag in. Het eind van de demurrage verschilt erg van het moment dat de container op zijn laatste op de container gebracht mag worden, het moment dat het schip aanmeert of verwacht aan te meren, het moment dat de container op het schip geladen is of wanneer het schip verwacht te vertrekken.

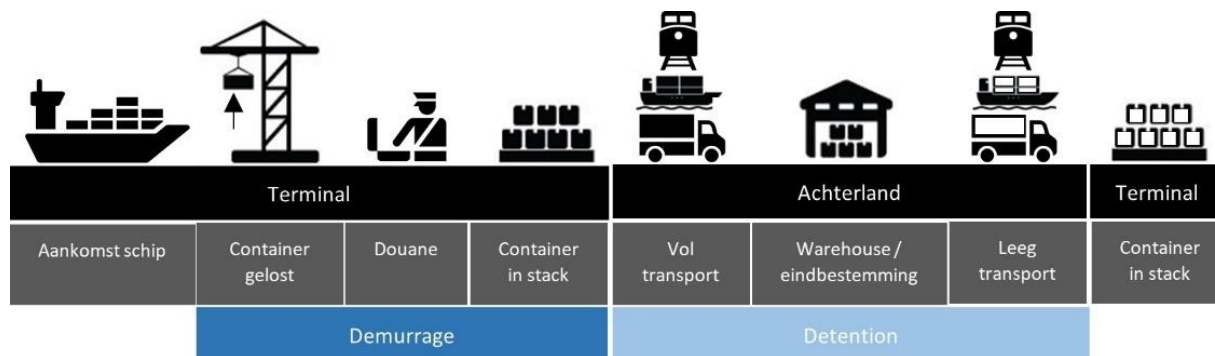
Afbeelding 8: Demurrage en detention export



Import

Bij import begint de demurrage bij zes van de rederijen op de dag dat de container gelost is en bij twee rederijen pas de dag nadat de container gelost is (wat dus een extra vrije dag oplevert). Voor alle rederijen eindigt de demurrage op de dag waarop de container vol de terminal verlaat via een van de drie modaliteiten. Op diezelfde dag start de detention en eindigt wanneer de container leeg teruggebracht wordt bij de afgesproken terminal.

Afbeelding 9: Demurrage en detention import



5.3 Ontwikkeling voorwaarden en tarieven afgelopen jaren

Onderstaande tabellen zijn gebaseerd op demurrage en detention-gegevens die beschikbaar zijn via de website van de verschillende rederijen. De getallen zijn gerelateerd aan import omdat hier voornamelijk demurrage en detention kosten uit voortkomen en de getoonde kosten zijn steeds het eerste tarief na de vrije dagen. Hierbij definiëren we de demurrage-periode vanaf het moment dat de container gelost is totdat deze vol de terminal verlaat, en de detentie-periode loopt daarop door totdat de container leeg ingeleverd is bij de terminal. Merk op dat in de meeste gevallen de tarieven zijn sinds 2015 maar beperkt verhoogd. De Covid periode is hierop een tijdelijke uitzondering, in sommige delen van de wereld.

Hieronder is, voor het overzicht, een selectie van vrije dagen en tarieven weergegeven voor 40 ft import containers.

Tabel 6: Vrije dagen Demurrage en Detention 2015 - 2022

Rederij	Demurrage vrije dagen				Detention vrije dagen			
	2015	2017	2021	2022	2015	2017	2021	2022
Maersk	4	3	4	4	5	5	3	3
Hapag Lloyd	5	4	4	4	4	4	4	4
COSCO*	9	9	9	9	9	9	9	9
CMA CGM*	7	7	7	7	7	7	7	7

Tabel 7: Kosten Demurrage en Detention 2015 - 2022

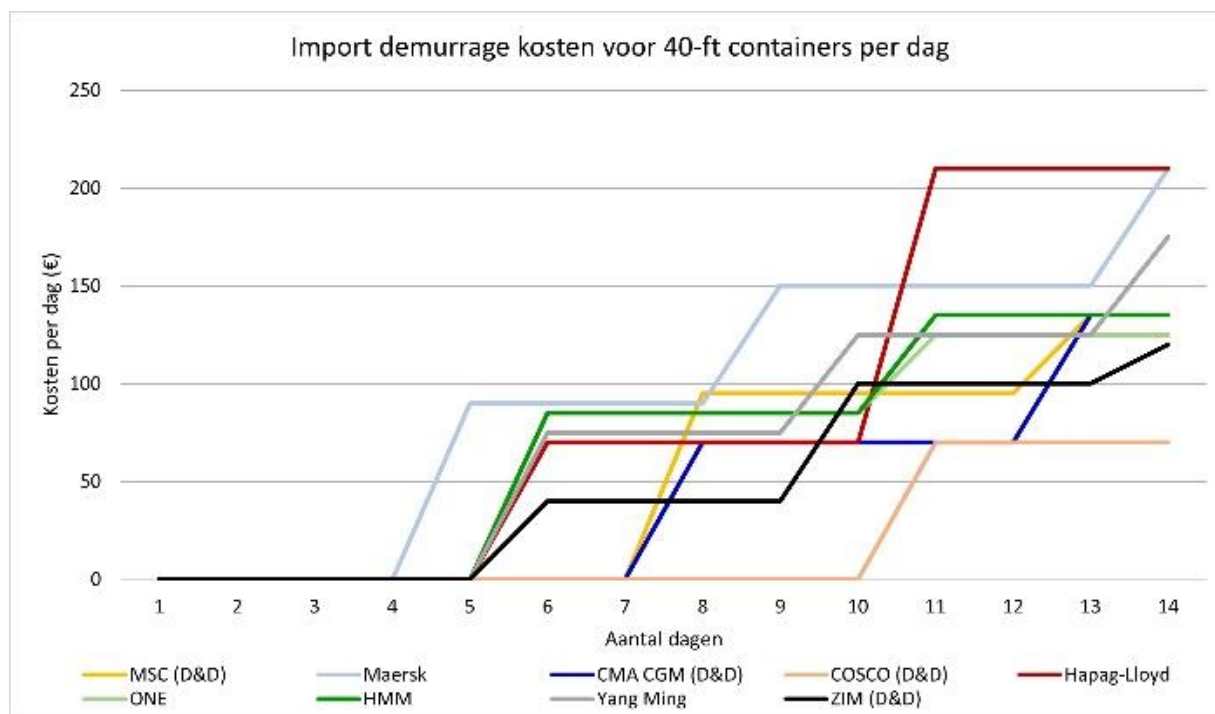
Rederij	Demurrage kosten				Detention kosten			
	2015	2017	2021	2022	2015	2017	2021	2022
Maersk	70	70	75	90	55	55	55	80
Hapag Lloyd	35	50	70	70	25	40	45	45
COSCO*	50	60	60	70	50	60	60	70
CMA CGM*	50	54	68	70	50	54	68	70

*Gecombineerd tarief voor D&D

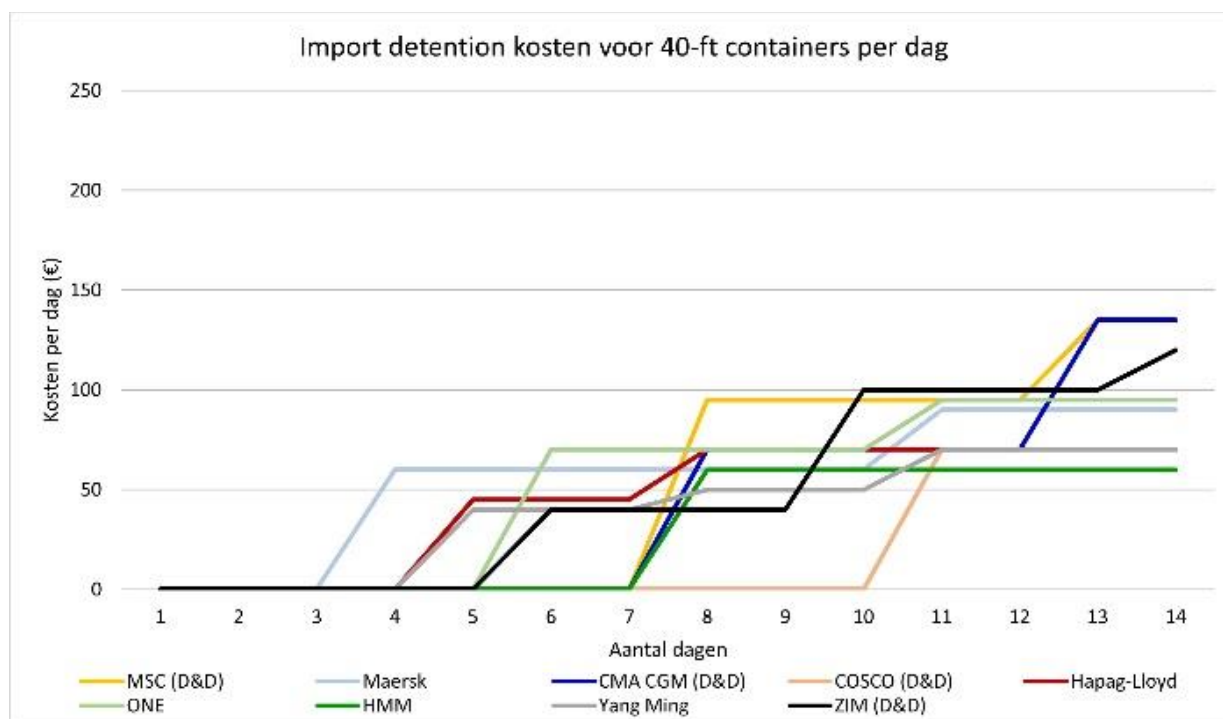
In onderstaande grafieken worden de tarieven van de negen onderzochte rederijen getoond die op internet zijn gepubliceerd. De tarieven zijn staffels. De eerst staffel betreft de vrije dagen. Vervolgens zijn de tarieven oplopend onderverdeeld in staffels. Vrije dagen en staffels verschillen per rederij. Rederijen kunnen verschillende staffels hanteren voor D&D. Ook kunnen rederijen één samengevoegde staffel hebben voor D&D-samen.

De D&D-kosten per rederij per dag zijn als volgt.

Afbeelding 10: Vergelijking import demurrage kosten staffels per rederijen voor periode van 14 dagen



Afbeelding 11: Vergelijking import detention kosten staffels per rederijen voor periode van 14 dagen

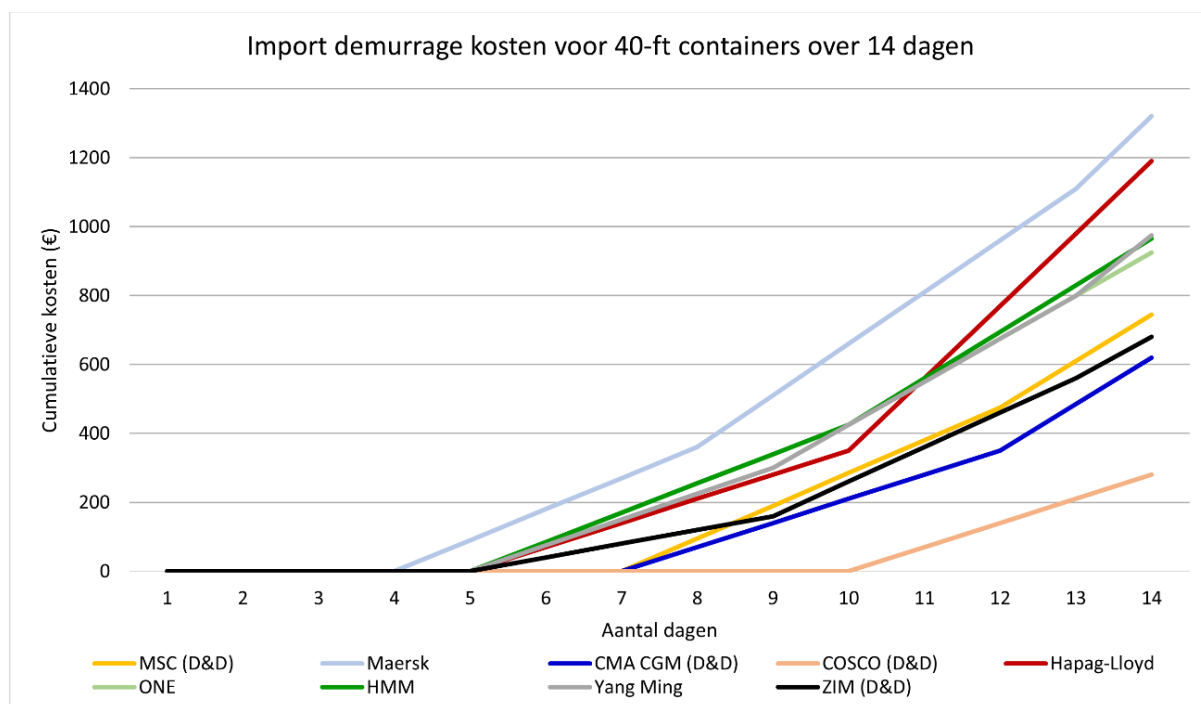


Merk op dat er behoorlijk wat verschillende keuzes worden gemaakt door de rederijen: in de hoogte van het tarief, in de manier waarop de staffel oploopt, en in, bijvoorbeeld het aantal stappen. Dit maakt het voor verladers onoverzichtelijk om hun D&D-risico goed in de gaten te houden, als zij bij verschillende rederijen containers vervoeren (en daarbij ook nog gebruik maken van de vele Slot Sharing agreements die rederijen met elkaar hebben⁷).

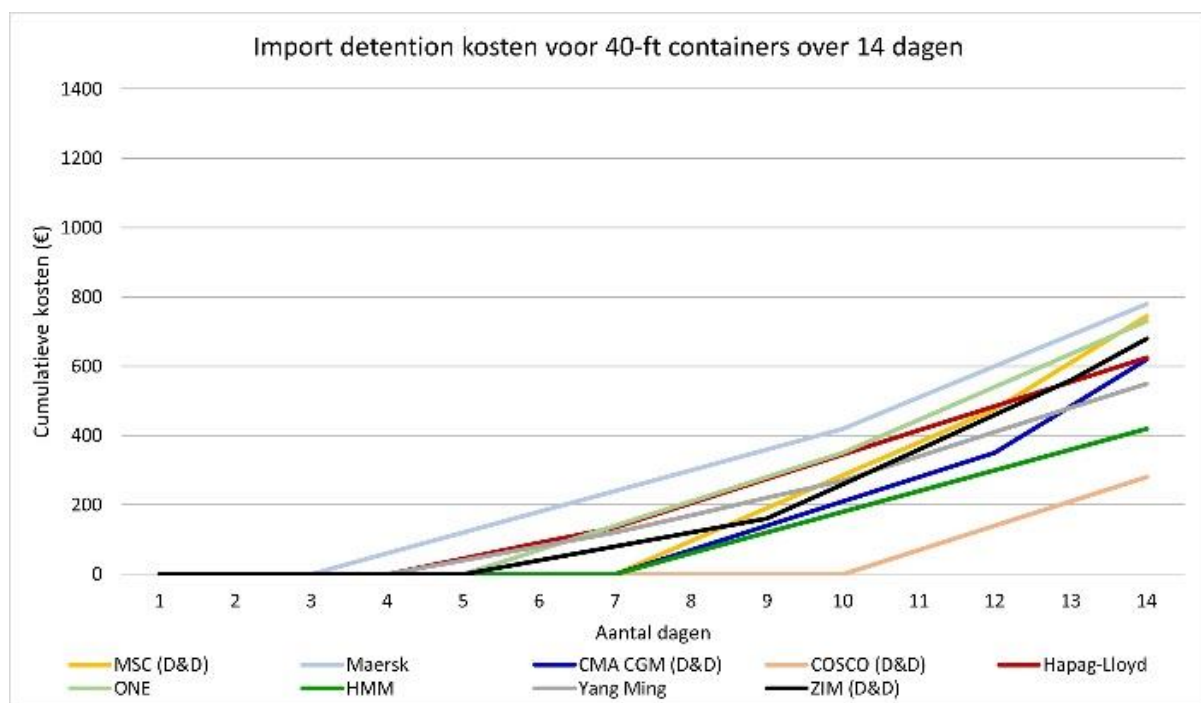
De ontwikkeling van de tarieven worden voor een periode van 14 dagen cumulatief getoond om de verschillen in vrije dagen en prijsstaffels inzichtelijk te maken. D&D-kosten per rederij over 14 dagen zijn als volgt.

⁷ Dit laatste gaat over de brede mogelijkheden dat rederijen containers voor elkaar vervoeren (vergelijkbaar met Code Sharing in de luchtvaart). Een lading kan daarbij in de container van een andere rederij zitten, en op een schip van een andere rederij vervoerd worden.

Afbeelding 12: Vergelijking import demurrage kosten cumulatief voor periode van 14 dagen



Afbeelding 13: Vergelijking import detention kosten cumulatief voor periode van 14 dagen



Ook hier laten de grafieken zien dat er nogal wat verschillen zijn in de kosten waar verladers mee geconfronteerd worden, afhankelijk van de rederij waarmee ze werken. Op basis van deze informatie is ook zichtbaar dat bepaalde rederijen op voorhand meer ruimte laten voor multimodaal vervoer. In de praktijk is voor het boeken van lading op een trein of binnenvaartschip een paar dagen nodig (vaak is de rotatie maar een of twee keer per week). Dus rederijen die standaard 7 dagen vrij geven voor demurrage laten meer mogelijkheden voor multimodaal vervoer dan rederijen die maar 4 of 5 dagen bieden.

De gemiddelde D&D-kosten volgens de tarieven op de websites van de rederijen (40-ft, import + export, demurrage + detention) per 14 dagen komt uit op 559,94 euro. Als referentie geven we de gemiddelde kosten in Europa in 2023 zoals bepaald door het container boekingsplatform ContainerXchange 421,08 en in 2022 was dit 514,87. De cijfers van ContainerXchange zijn een gemiddelde over veel meer locaties. Vergelijking van deze gemiddelden laat zien dat Rotterdam waarschijnlijk een beetje duurder is dan veel andere locaties.

5.4 D&D-kosten per terminal

D&D-kosten kunnen per terminal worden vergeleken. Ieder rederij heeft in Rotterdam een contract voor afhandeling met een “home” terminal. Demurrage kosten zijn voor de terminal een instrument om te voorkomen dat de terminal te lang wordt gebruikt als stalling voor containers maar ook een verdienmodel.

Tabel 8: Demurrage kosten rederijen per home terminal

Rederij	Terminal	# Vrije dagen	Start tarief	Cumulatieve kosten 14 dagen
MSC	Hutchison ECT Delta	7	95	745
Hapag-Lloyd	Hutchison ECT Delta	5	70	1190
ONE	Hutchison ECT Delta	5	85	925
Maersk	APM II	4	90	1320
CMA CGM*	RWG	7	70	620
HMM	RWG	5	85	965
Yang Ming	RWG	5	75	975
COSCO*	Hutchison Euromax	10	70	280
ZIM*	HPD2	5	40	680

*Gecombineerd tarief voor D&D

5.5 Container storage kosten terminal

De Container Storage toeslag staat los van de Demurrage kosten en de opslag termijn van containers binnen de THC. De toeslag wordt in rekening gebracht voor de opslag van volle containers die op een terminal zijn opgeslagen.

De termijn voor de Container Storage toeslag start wanneer de container op de terminal is gelost en eindigt wanneer de container de terminal verlaat. Voor de container storage toeslag is ook een aantal vrije dagen van toepassing.

De Container Storage toeslag wordt door de terminal operator doorbelast aan de rederij. De rederij brengt de kosten met een opslag in rekening bij een aantal rederijen zijn de demurrage tarieven inclusief de Container Storage toeslag.

Het aantal vrije dagen varieert per haven, type container en rederij. Onderstaande tarieven worden door Xchange vermeld⁸ voor het jaar 2021:

Tabel 9: Container storage kosten wereldwijd

	Tarief	Vrije dagen
Europa		
Rotterdam	€ 15 - € 30	Kan oplopen tot 7 dagen
Antwerpen	€ 15 - € 30	Kan oplopen tot 7 dagen
Hamburg	€ 30 - € 105	import 5 dagen, export 8
Bremerhaven	€ 30 - € 105	6 dagen
Verenigde Staten		
Los Angeles	\$ 70 - \$ 125	5
Long Beach	\$ 125	6
Azië		
Singapore	\$ 30 - \$ 600	7 dagen. In een aantal situaties maar 2 dagen.
Shanghai	\$ 10	
Busan	Geen Container Storage toeslag	

De tarieven voor de Container Storage toeslag worden in Nederland niet vermeld op de websites van de terminals.

Op de site van de Hamburger Hafen und Logistik AG (**HHLA**) worden de tarieven wel voor de haven van Hamburg wel vermeld. HHLA heeft drie terminals in Hamburg. Op de site van HHLA worden de tarieven voor container storage gepubliceerd per 1 oktober 2022.

⁸ https://www.container-xchange.com/blog/container-storage-charges/#what_is_a_container_storage_charge

Vrije dagen

- Import containers (geladen): 3 kalenderdagen na de laatste lossing van het zeeschip
- Export containers (geladen): 5 kalender dagen na levering op de terminal

Storage kosten voor een 40 ft container zijn in 2022 per dag € 77,40. In 2023 78,60.

Het tarief wordt voor import containers na 7 dagen verdubbeld en na 14 dagen verdrievoudigd. Voor export containers wordt het tarief na 9 dagen verdubbeld.

5.5.1 Storage kosten in Nederland

Op de websites van de rederijen staan de storage kosten voor Rotterdam vermeld. Hier onder worden de gepubliceerde storage kosten en de dagen per staffel getoond. Een aantal rederijen geeft aan dat de storage kosten onderdeel zijn van het D&D tarief.

1. Storage kosten voor import containers in Rotterdam.

Tabel 10: Container storage kosten import in Rotterdam per rederij

Rederij	Jaar	Staffel Vrije dagen	Staffel 1	Staffel 2	Staffel 3	Staffel 4	Start
Maersk		In D&D	In D&D	In D&D			In D&D
Hapag Lloyd		In D&D	In D&D	In D&D			In D&D
COSCO		5	1-7 € 26	8-14 € 52	15 > € 70		
MSC	2023	5	1-7 € 28	8-14 € 64	15-24 € 78	25 > € 111	
CMA CGM	2020	8	9-23 € 20	24 > € 40	-	-	- Kalenderdagen - Start dag van lossing
	2021	8	9-23 € 20	24 > € 40			
	2022	5	6-20 € 30	21 > € 60			
	2023	5	6-20 € 60	21 > € 110			

2. Storage kosten voor export containers in Rotterdam.

Tabel 11: Container storage kosten export in Rotterdam per rederij

Rederij	Jaar	Staffel Vrije dagen	Staffel 1	Staffel 2	Staffel 3	Staffel 4	Start
Maersk		In D&D	In D&D	In D&D			
Hapag Lloyd		In D&D	In D&D	In D&D			In D&D
COSCO			1-7	8-14	15-24	25 >	
MSC	2023	9	€ 38	€ 64	€ 78	€ 111	
CMA CGM	2020	7	8-22	23 >			- Kalenderdagen
			€ 20	€ 40			
	2021	7	8-22	23 >			
			€ 20	€ 40			
	2022	7	8-20	21 >			
			€ 30	€ 60			
	2023		8-20	21 >			
			€ 60	€ 110			

5.5.2 Yard Occupancy Charge

De Yard Occupancy Charge (YOC) is een eenmalige toeslag die door diepzee terminals in rekening wordt gebracht als een container na lossing van het zeeschip te lang op de terminal staat. De container wordt dan door de terminal verplaatst naar een locatie buiten het operationele terrein. Als deze container bij de terminal wordt opgehaald dan moet dat minimaal 48 uur vooraf worden aangemeld.

De toeslag wordt door de rederij doorbelast per container.

De gepubliceerde YOC van rederij CMA CGM voor 2023 is voor import containers eenmalig € 75 als een import container na lossing langer dan 14 dagen op de terminal staat. Rederij ONE past de toeslag toe voor zowel volle import en export containers. In 2019 was het gepubliceerde tarief € 85 per container. In 2023 is het tarief € 99.

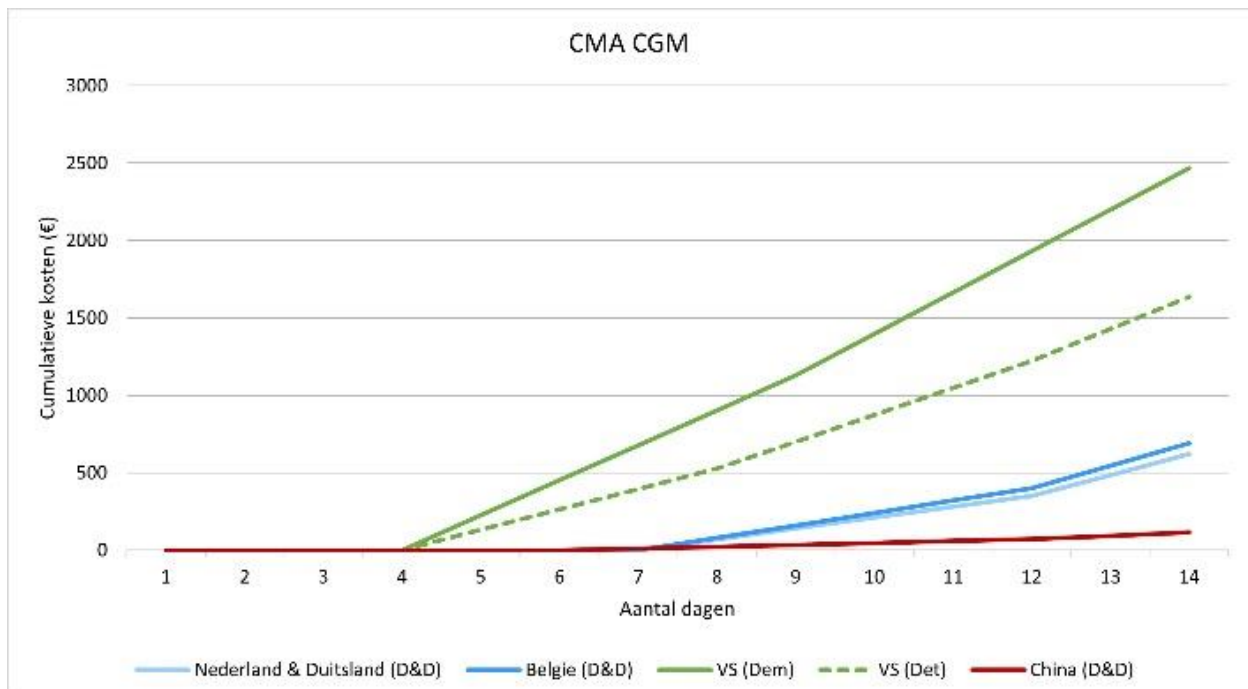
Rederij ONE introduceert in 2023 een nieuwe toeslag *Relocation cost*. Dit betreft een doorbelasting van extra kosten die door terminals in rekening worden gebracht om containers naar een andere locatie te verplaatsen om bezetting van de terminal te verlagen.

5.6 Vergelijking D&D-kosten in andere landen

In deze sectie vergelijken we de vergoedingen die rederijen rekenen voor verschillende gebieden in de wereld. We presenteren de resultaten voor een aantal rederijen. We kijken daarbij naar België, de VS, en China. Merk op dat soms de tarieven separaat en soms gecombineerd worden gepresenteerd door de rederij. Tarieven voor Duitsland zijn soms wel en soms niet gelijk aan die in Nederland.

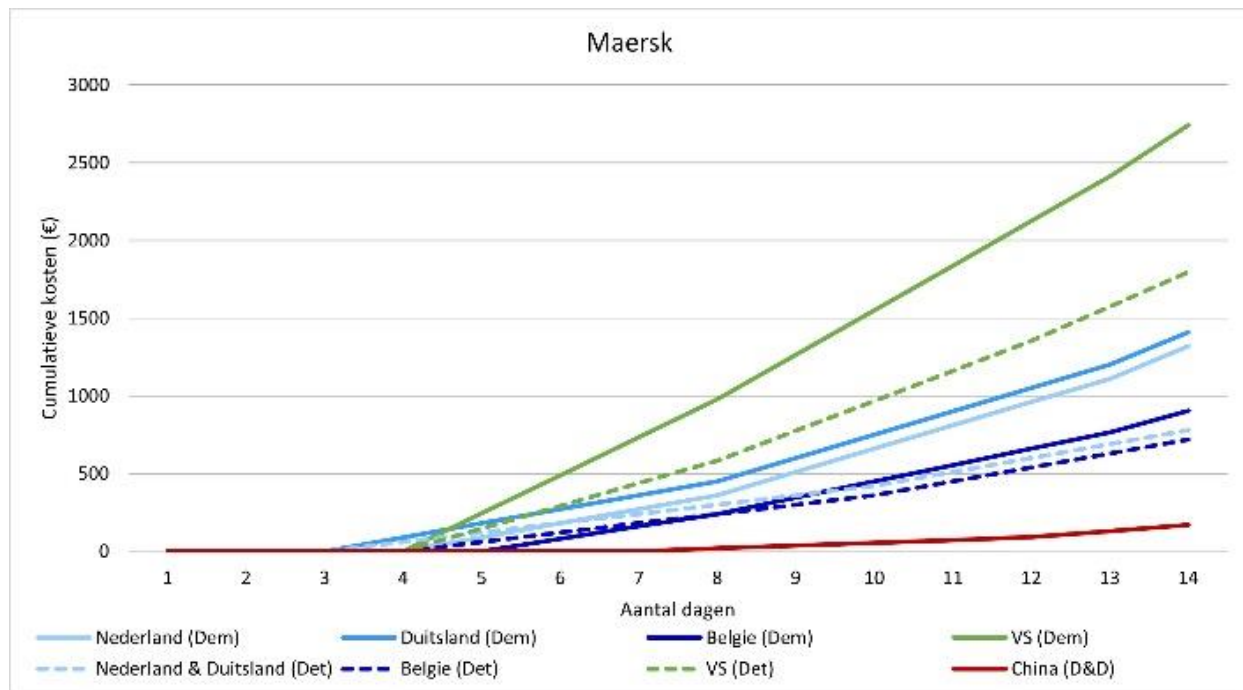
Hieronder staan de resultaten voor de Franse rederij CMA CGM.

Afbeelding 14: Vergelijking kosten demurrage en detention rederij CMA CGM in verschillende landen



Onderstaand zijn de resultaten van de Deense rederij Maersk.

Afbeelding 15: Vergelijking kosten demurrage en detention rederij Maersk in verschillende landen



De gepubliceerde D&D-tarieven van rederijen in **België** en **Duitsland** komen overeen met de tarieven in Nederland.

D&D-tarieven in de **Verenigde Staten** liggen hoger dan in Europa. Dit is deels verklaarbaar door de logistieke afhandeling van containers op de zee terminals. Veel containers worden in de Verenigde Staten na lossing van het zeeschip op een chassis geplaatst dat eigendom is van de rederij. Hierdoor is de opslagcapaciteit van de terminals beperkt. Op het chassis kunnen containers niet worden gestapeld. Trucking bedrijven hebben zelf geen chassis. Zij gebruiken het chassis van de rederij voor transport van de containers naar het achterland.

Het logistieke proces is erg gevoelig voor congestie. Door de grote aantallen containers op de terminals ontstond er een tekort aan chassis voor transport waardoor de congestiepiek werd vergroot.

In de Verenigde Staten heeft de overheid meer regie over de rederijen via de Federal Maritime Commission (FMC). Doel van de FMC is zorgen voor een concurrerend en betrouwbaar internationaal aanbodsysteem voor zeevervoer dat de Amerikaanse economie ondersteunt en het publiek beschermt tegen oneerlijke en misleidende praktijken.

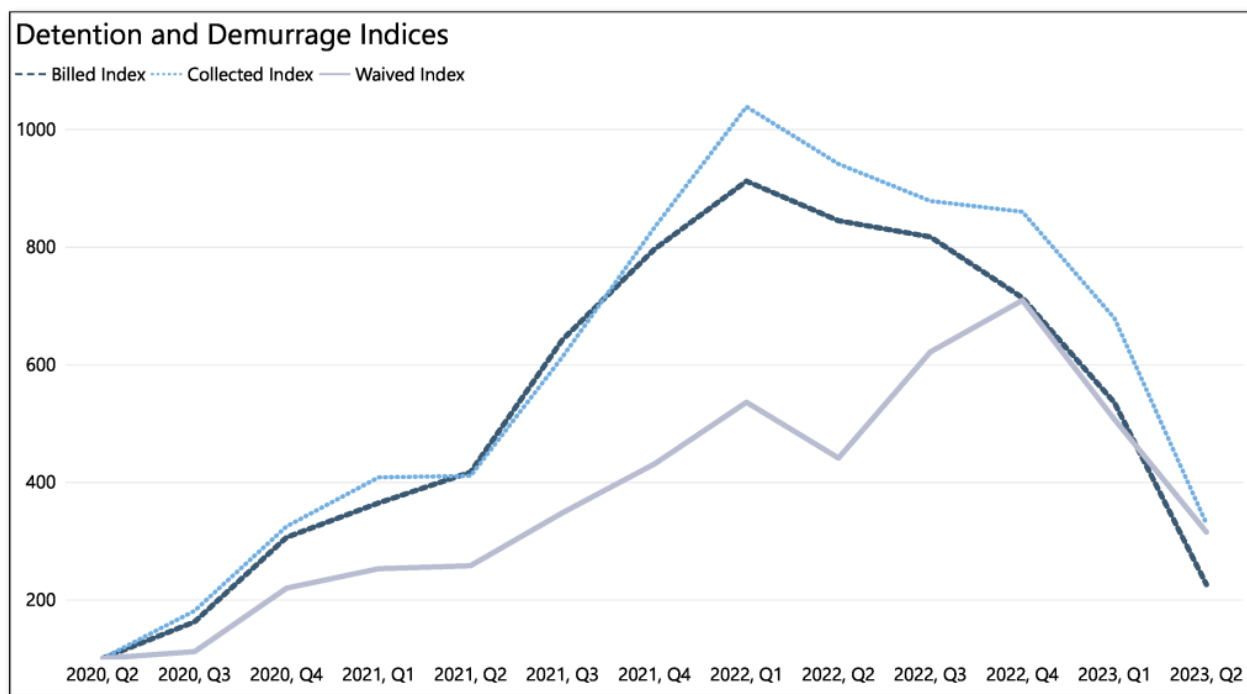
De grootste rederij gevestigd in de Verenigde Staten is Matson. Deze rederij staat op plaats 28 op de lijst van de grootste rederijen met 29 schepen (64.421 TEU). Dit is ongeveer 0,2% van de totale capaciteit van alle rederijen samen. Voor bescherming van de interne markt heeft de FMC veel meer regie op de rederijen. Dit is zichtbaar in de D&D-voorwaarden die door rederijen worden gepubliceerd:

- Voor D&D wordt altijd gerekend met werkdagen
- Er is voor D&D onderscheid naar soorten producten
- In de D&D voorwaarden worden congestie-dagen uitgesloten. Daarbij wordt verwezen naar de gerechtelijke uitspraak over onterecht gefactureerde D&D tijdens congestie.

Als onderdeel van het auditprogramma van de FMC worden elk kwartaal van 10 rederijen gegevens over D&D-verzameld: CMA CGM, COSCO, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Maersk, Mediterranean Shipping Company (MSC), ONE en Yang Ming.

De verzamelde gegevens worden door FMC verstrekt voor inzicht in de omvang van demurrage en detention gelden die aan vervoerders worden gefactureerd en betaald. Onderstaande grafiek geeft inzicht in de ontwikkeling van D&D-kosten in de periode 2020 tot 2023 in de Verenigde Staten.

Afbeelding 16: Ontwikkeling kosten demurrage en detention Verenigde Staten 2020 - 2023



D&D-tarieven in **China** zijn laag ten opzichte van Europa en de Verenigde Staten. In dit deel van de wereld is de containerstroom vooral export georiënteerd. De importstroom bestaat vooral uit lege containers die in China weer met goederen worden geladen. Deze lege containers worden vooral op korte afstand van de zeehaven geladen. De vrije statijd voor een container in China kan daardoor ook kort zijn. Gemiddeld is dit zo'n 3 dagen.

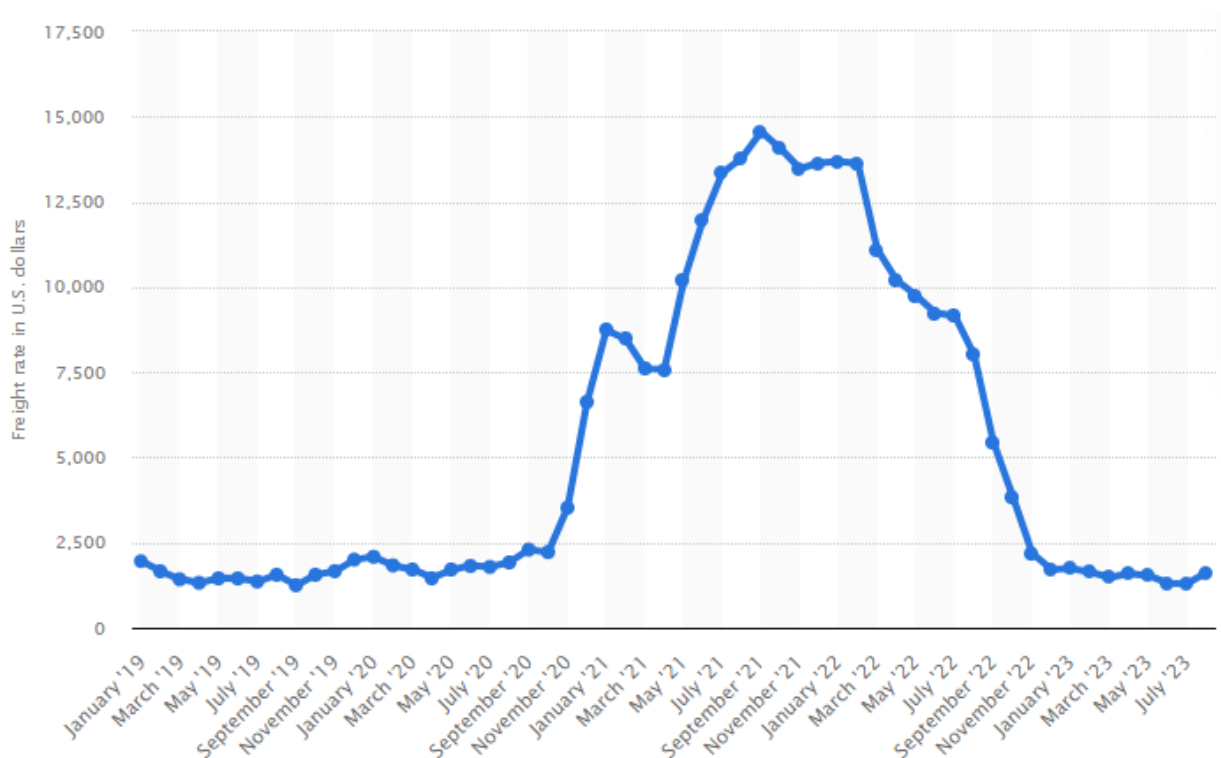
6 Relatie conjunctuur en D&D

De ontwikkeling van de doorbelasting van D&D-kosten volgt de conjunctuur. Als vraag en aanbod voor containervervoer in balans zijn en de cycli van de zeeschepen en het achterland transport zijn ook in balans, dan zijn de demurrage en detention kosten laag. Door verstoringen in de doorstroming van containers raken de stromen uit balans en lopen demurrage en detention kosten op.

6.1 De Covid-periode was een uitzonderlijke cyclische gebeurtenis

Onderstaande weergave van de vrachtprijsontwikkeling werd gebruikt in hoofdstuk 4 om de tariefstellingswijze van rederijen te illustreren. Hier gebruiken we dit plaatje om de conjunctuurontwikkeling in het containervervoer te laten zien. De piek in tarieven gedurende 2021/2022 was het gevolg van een significante, maar tijdelijke schaarste van vervoers- en containercapaciteit.

Afbeelding 17: Container freight rate index van Shanghai naar Rotterdam 2019 - 2023



De algemene consensus is dat gedurende de periode 2009 tot 2017 veel rederijen verlies geleden door de lage tarieven voor transport. Deze lage tarieven waren het gevolg van overcapaciteit in de markt. Deze periode kenmerkte zich door fusies, de ontwikkeling drie grotere allianties tussen rederijen, het in stand houden van mededingingsvrijstellingen voor samenwerkingsverbanden (bijvoorbeeld in de EU), en faillissement van één van de top 10 rederijen. In februari 2017 ging Hanjin, één van de grootste rederijen failliet. Hanjin had met 95 schepen een totale capaciteit van 620.000 TEU.

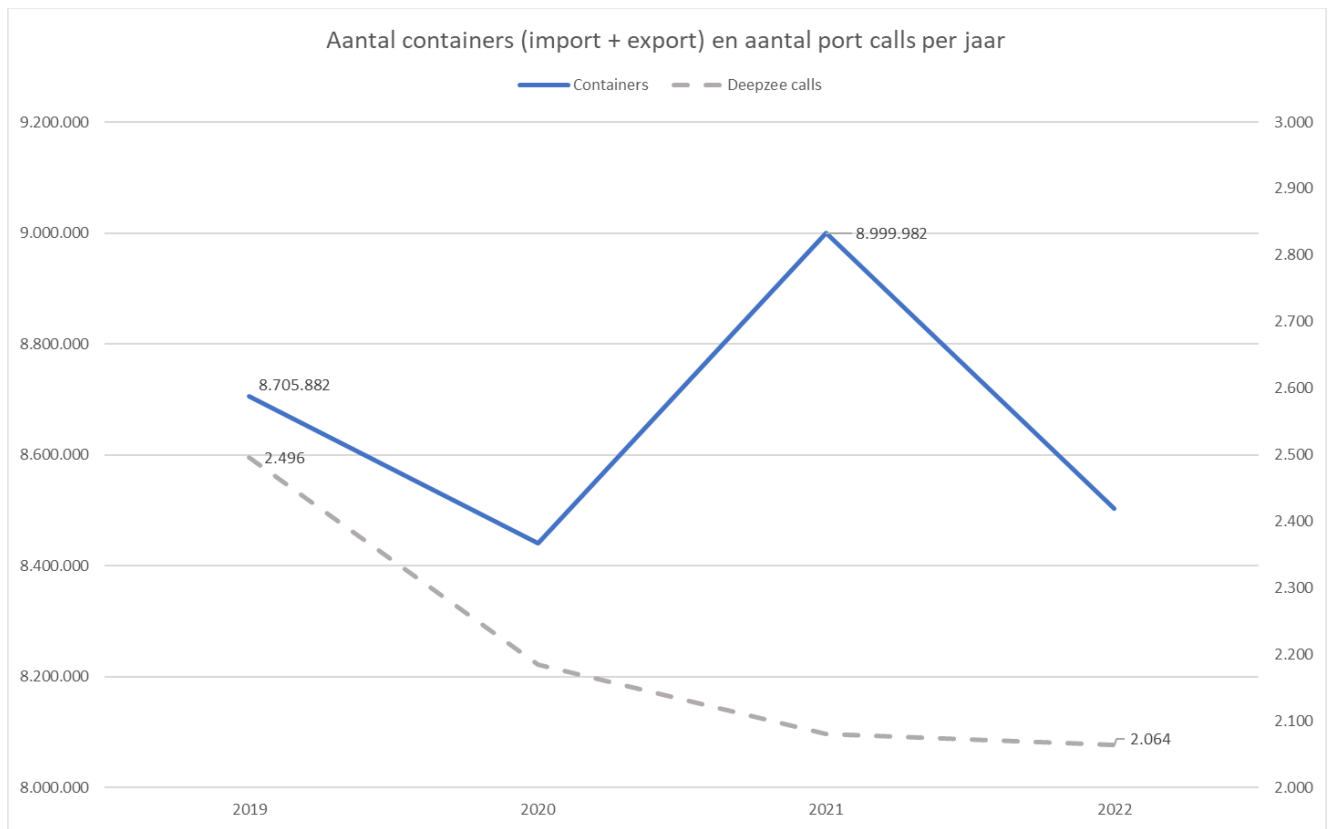
Begin 2020 ontwikkelt zich een wereldwijde pandemie. Veel bedrijven, en ook de rederijen, verwachtten in eerste instantie een recessie, vergelijkbaar met de financiële crisis in 2007/2008. Rederijen hadden al een kleine vraaguitval gezien door plotselinge tekorten van bijvoorbeeld elektronische chips in dezelfde periode. Rederijen wisten ook dat zij op een vraaguitval heel goed kunnen reageren door kunstmatig capaciteit uit de markt te halen door middel van langzamer varen (*slow steaming*), het laten vervallen van diensten, en het overslaan van havens.

De praktijk was anders. Mensen moesten thuis gaan werken, en in de VS werd door de overheid aan alle werkende Amerikanen een cheque overhandigt om wat van die kosten te dekken. Het gevolg was eerder een hausse dan een daling van de vraag naar consumentenelektronica, tafels, stoelen, enzovoort.

De combinatie van deze piek in de vervoersvraag, in combinatie met sluitingen van fabrieken en havens door ziekte van personeel leidde tot grote congestieproblemen in veel laad- en loshavens, vanaf het najaar van 2020.

De dynamiek werd vergroot door de snelle toename van het aantal grotere container schepen die in deze periode in de vaart kwamen. Deze schepen veroorzaakten grotere piekbelasting op de terminals door laden en lossen grotere aantallen containers in één bezoek. Onderstaande grafiek toont de relatie tussen het aantal verladen containers ten opzichte van het aantal bezoeken van zeeschepen in Rotterdam (i.e de call-size).

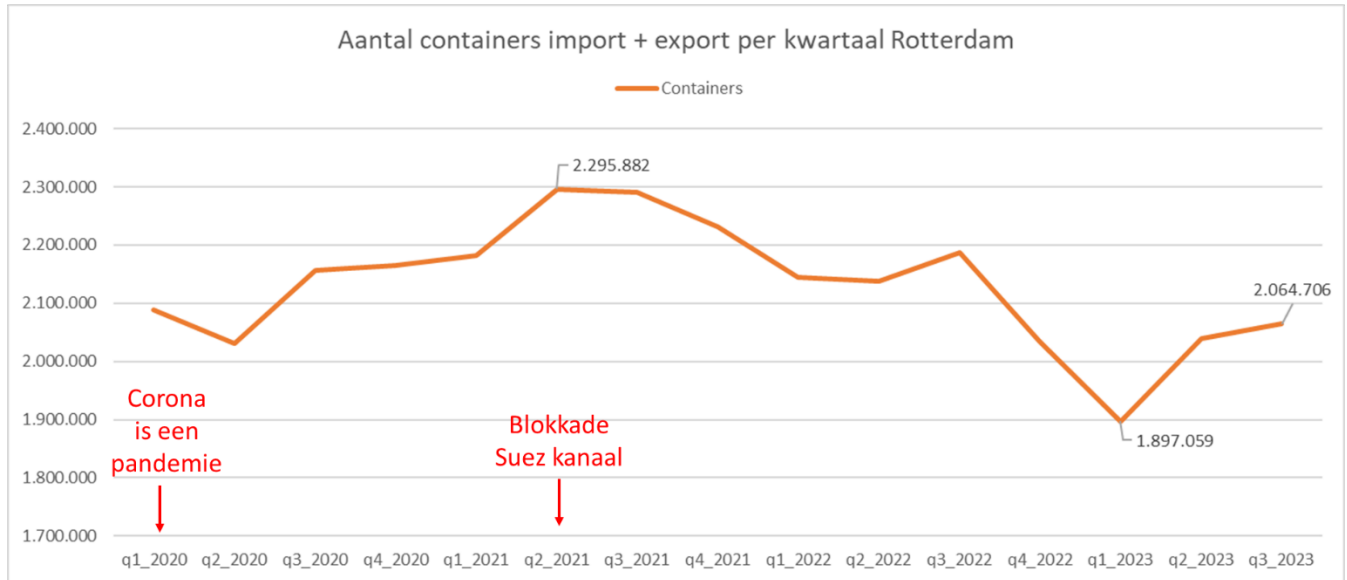
Afbeelding 18: Aantal containers en portcalls in Rotterdam 2019 - 2022



Bron: gepubliceerde overslagcijfers Havenbedrijf Rotterdam

De ontwikkeling in de containerstroom wordt geïllustreerd in onderstaande figuur. In dit plaatje is duidelijk de toename van containers over de gehele Covid-periode te zien.

Afbeelding 19: Aantal overgeslagen containers in Rotterdam 2020 - 2023



Bron: gepubliceerde overslagcijfers Havenbedrijf Rotterdam. Publicatie in TEU. Aantallen berekend op basis van TEU factor 1,7

Een ander belangrijk effect van verstoringen is dat importeurs de onzekerheid in de aankomst van hun lading gaan 'managen' door meer goederen te bestellen. Dit is een klassieke oplossing uit de logistiek managementboekjes: onzekerheid los je op door voorraden aan te houden. Het opbouwen van die voorraden leidt tot een grotere productstroom dan op basis van 'normale' verkopen verwacht mag worden.

Het directe gevolg van deze combinatie van ontwikkelingen was dat de containers langer bleven staan op de terminals. De verblijftijd, of dwell time, van containers op een terminal is normaal zo'n 1- 4 dagen. Tijdens congestie liep dit op naar 9-14 dagen. Dit heeft allerlei gevolgen: de terminals functioneren niet meer efficiënt, wat tot meer vertraging leidt, exportcontainers kunnen niet worden aangenomen, omdat er geen plek is, en de rotatie van containers wordt vertraagd. Het enige mechanisme dat rederijen hebben om hier iets aan te doen, is om op de demurrage en detentionknop te drukken. In de praktijk hebben de rederijen vooral de vergoedingen voor stadagen belangrijk verhoogd.

Waar het spelen met de demurrage en detentiontarieven in feite een korte termijninterventie is, zijn de gevolgen van het bestelgedrag van veel importeurs van veel langere duur. De extra bestelde goederen, en de containers waar ze in vervoerd zijn, staan ook nu (eind 2023) nog op veel plekken in Nederland opgeslagen. Loodsen, containerterminals en andere bedrijfslocaties staan nog steeds vol met spullen die, mede als gevolg van de hogere inflatie, maar langzaam uitverkocht worden.

6.2 Praktijk situaties demurrage en detention

In deze sectie geven we een aantal voorbeelden weer die uit de interviews met betrokken partijen (verladers, vervoerders, logistieke dienstverleners) zijn afgeleid. Zij geven inzicht in de uitzonderlijke situaties waar bedrijven in de Covid-periode mee geconfronteerd werden.

Veel van deze casussen illustreren wat er gebeurt als het normale 'radarwerk' van het containervervoer verstoord raakt, en partijen gedeeltelijke oplossingen gaan zoeken voor problemen. Vaak ontstaan er dan vervolgschade-effecten waarbij uiteindelijk een van de partijen met extra kosten komt te zitten.

Import

- Een grote verlader verscheepte in de congestie periode vanuit Azië in 1200 containers met goederen voor seizoenacties. Bij aankomst was er in de loodsen van de verlader geen ruimte om de goederen op te slaan. De containers werden verplaatst van de terminal naar een depot in Rotterdam en ook naar een achterland terminal. Pas na vier tot vijf maanden was de lading uit alle containers gelost. Deze situatie leverde voor de verlader een aanzienlijke rekening voor demurrage en detention op.
- Er zijn voorbeelden van import containers die buiten beeld zijn geraakt (vergeten) waarbij de demurrage en detention kosten zo hoog opliepen dat de kosten hoger waren dan de waarde van de lading. De container wordt dan niet meer opgehaald en de rederij kan, na een uitspraak van de rechter, beslag leggen op de goederen en deze verkopen.
- Een transporteur meldt kort vooraf bij de terminal dat hij containers komt ophalen. Bij voormelden van de containers blijkt de pincode voor ophalen van de containers verlopen. De pin moet weer worden aangevraagd. Door de doorlooptijd voor aanvragen van de nieuwe pin wordt de termijn voor de vrije dagen overschreden.

De geldigheid van een pin kan tegen betaling worden verlengd. Tijdens de congestie periode werden pincodes verlengd op basis van de verwachte beschikbaarheid van de

container. De containers waren veelal echter nog niet beschikbaar op het moment dat de container werd afgehaald.

In een aantal situaties was de container van de terminal afgevoerd naar een depot of een achterlandterminal om ruimte te maken. De container was dan niet beschikbaar op de geplande terminal. Een container van de terminal afvoeren kan echter alleen als de douane is geïnformeerd. De container kan dus ook niet zomaar op het depot worden afgehaald. Dit leidt tot allerlei extra administratieve lasten voor bedrijven.

- Voor het vervoer over de weg bestaat er een 1:1 afhankelijkheid tussen de truck en de container. Als een truck te vroeg bij de terminal is en moet wachten op de container dan worden wachtkosten in rekening gebracht. Als de container nog niet beschikbaar is dan kost dit een lege rit met de truck.

Tijdens de congestie periode is de binnenvaartcapaciteit niet volledig benut doordat beschikbare containers persé met de truck getransporteerd moesten worden. Langer verblijf op de terminal en demurrage-kosten betalen, hadden dan voorkeur boven binnenvaart.

Export

- Voor export moet een lege container worden opgehaald bij een containerdepot. De rederij geeft bij het boeken van het containertransport aan de boeker aan wanneer de lege container kan worden opgehaald en wanneer de geladen container uiterlijk op de terminal moet zijn ingeleverd. Deze planning is gebaseerd op de verwachte aankomsttijd van het zeeschip waarmee de zeecontainer wordt getransporteerd.

Een expediteur kreeg van de verlader opdracht om de lege container in Rotterdam op een specifieke datum op te halen. De expediteur wilde de container plannen met de trein. Daarvoor moest de container eerder uit het depot worden opgehaald om op tijd beschikbaar te zijn voor laden op de trein. Uiteindelijk ontving de expediteur een claim van de verlader voor detention-kosten doordat de container eerder bij het depot was opgehaald dan aangegeven door de verlader.

- Schip dat te laat aankomt (in corona tijd kwam maar 36% op tijd) terwijl container op tijd aangeleverd is en daardoor uiteindelijk te lang op de terminal stond. Deze cases zijn aanvechtbaar, maar de vraag is of dat het waard is voor iedere individuele container.
- Geladen exportcontainers op achterlandterminals moeten volgens een bepaald schema naar Rotterdam worden vervoerd. Voor vervoer op bepaalde zeeschepen zijn er

zogenaamde cut-off tijden waarbinnen de container op de terminal moet zijn. De binnenvaartondernemer moet toestemming hebben van de terminal om die exportcontainers te komen brengen en te laden uitladen van het binnenvaartschip.

Als de zeeterminal erg vol is, dan gaf de terminal die toestemming soms niet, of maar gedeeltelijk. Het gevolg was dat exportlading in het Nederlandse achterland bleef staan. Exportlading genereert verreweg de grootste toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie.

- Ontbrekende certificaten bij de goederen in de container. De container kan niet worden vrijgegeven zolang het certificaat niet beschikbaar is. De certificaten moeten fysiek worden aangeleverd wat veel tijd kost voor aanleveren en opnieuw plannen van een inspectie door de douane. Tot die tijd loopt de demurrage-teller door.

7 Inschatting jaarlijkse hoogte D&D-kosten

In dit hoofdstuk presenteren we een berekening van de totale demurrage en detention kosten rekening voor de Nederlandse economie. Dit is een benadering, omdat we geen toegang hebben tot de werkelijk betaalde kosten, en de werkelijk gemaakte afspraken. Echter, de gepubliceerde tarieven, gecombineerd met informatie over betaalde demurrage & detention kosten van enkele grote logistieke bedrijven in Nederland, geven de mogelijkheid om een redelijke schatting te maken.

7.1 Demurrage & Detention tariefstaffels rederijen als basis voor kosten Nederland

Rederijen hanteren allemaal hun eigen tariefstaffels. Sommige rederijen hebben een samengesteld tarief voor demurrage en detention, andere rederijen gebruiken aparte tarieven voor demurrage en aparte tarieven voor detention. Rederijen hanteren ook aparte tarieven voor import en export stromen, waarbij de tarieven voor importcontainers doorgaans een stuk hoger liggen dan de tarieven voor exportcontainers. Daar bovenop verschillen de tarieven substantieel per maat en type container. Zo liggen de tarieven voor 40/45ft containers hoger dan de tarieven voor 20ft containers en kennen reefercontainers hogere tarieven dan conventionele containers.

In de tabel hieronder worden de import tariefstaffels per type container weergegeven. Deze zijn gebaseerd op de meest recente, door rederijen zelf gepubliceerde tarieven.

Tabel 12: Tariefstaffels demurrage en detention import containers

dagen	Import 20ft container	Import 40/45ft container	Import 20ft reefer	Import 40/45ft reefer	Gemiddeld Import tarief
1	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
2	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
3	€ -	€ -	€ 21,65	€ 26,18	€ 3,82
4	€ 10,99	€ 14,65	€ 63,41	€ 75,72	€ 23,02
5	€ 39,23	€ 50,99	€ 127,81	€ 139,46	€ 62,38
6	€ 57,80	€ 79,10	€ 161,84	€ 188,56	€ 91,98
7	€ 57,80	€ 79,10	€ 183,03	€ 209,99	€ 95,19
8	€ 73,08	€ 99,50	€ 204,99	€ 242,33	€ 116,43
9	€ 80,40	€ 114,15	€ 208,61	€ 245,33	€ 128,36
10	€ 99,74	€ 147,80	€ 220,43	€ 262,64	€ 157,47
11	€ 113,71	€ 165,91	€ 229,93	€ 276,48	€ 174,28
12	€ 113,71	€ 165,91	€ 232,82	€ 280,82	€ 174,89
13	€ 120,13	€ 177,84	€ 237,88	€ 295,63	€ 186,27
14	€ 148,66	€ 202,58	€ 256,32	€ 305,40	€ 209,49
15	€ 149,66	€ 207,19	€ 259,31	€ 305,40	€ 212,98
16	€ 149,66	€ 207,19	€ 259,31	€ 307,39	€ 213,24
17	€ 149,66	€ 207,19	€ 266,36	€ 321,94	€ 215,24
18	€ 154,54	€ 214,52	€ 271,24	€ 326,82	€ 221,87
19	€ 154,54	€ 214,52	€ 271,24	€ 326,82	€ 221,87
>20	€ 155,87	€ 218,48	€ 276,09	€ 332,99	€ 225,77

In kolom 6 van de tabel is de gemiddelde tariefstaffel weergegeven. Deze is berekend aan de hand van een gewogen gemiddelde. Dit gewogen gemiddelde is berekend op basis van containeroverslag data uit het jaar 2022, gepubliceerd door CBS. In deze cijfers worden de overgeslagen containers verdeeld naar import en export en naar containermaat. De verdeling naar type container is vervolgens handmatig gemaakt op basis van de verdeling 85/15 (85% conventioneel, 15% koelcontainer of reefer). De volgende verdeling is gebruikt om het gewogen gemiddelde voor de importtarieven te bepalen:

- Container 20ft 13,6%
- Container 40/45ft 71,4%
- Reefer 20ft 2,4%
- Reefer 40/45ft 12,6%

In de tabel hieronder worden de export tariefstaffels per type container weergegeven. Deze zijn gebaseerd op de meest recente, door rederijen zelf gepubliceerde tarieven. Net als voor de importtariefstaffels is ook de gemiddelde export tariefstaffel berekend aan de hand van een gewogen gemiddelde. De verdeling van het aantal containers naar maat en type container, zoals toegelicht bij de importtariefstaffels, geldt precies hetzelfde voor de export tariefstaffels.

Tabel 13: Tariefstaffels demurrage en detention exportcontainers

dagen	Export 20ft container	Export 40/45ft container	Export 20ft reefer	Export 40/45ft reefer	Gemiddeld Export tarief
1	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
2	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
3	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
4	€ 2,49	€ 3,04	€ 10,55	€ 12,84	€ 4,38
5	€ 5,76	€ 6,86	€ 17,09	€ 20,47	€ 8,67
6	€ 29,96	€ 41,25	€ 151,48	€ 146,62	€ 55,63
7	€ 31,34	€ 43,18	€ 153,70	€ 149,38	€ 57,60
8	€ 54,56	€ 73,88	€ 168,85	€ 164,82	€ 84,98
9	€ 54,56	€ 73,88	€ 173,36	€ 169,56	€ 85,69
10	€ 54,56	€ 73,88	€ 173,36	€ 169,56	€ 85,69
11	€ 67,03	€ 89,17	€ 213,35	€ 218,39	€ 105,42
12	€ 67,03	€ 89,17	€ 213,35	€ 218,39	€ 105,42
13	€ 83,68	€ 116,45	€ 229,94	€ 234,98	€ 129,65
14	€ 89,18	€ 125,62	€ 235,43	€ 240,47	€ 137,76
15	€ 91,19	€ 129,05	€ 235,43	€ 240,47	€ 140,49
16	€ 91,67	€ 130,00	€ 235,43	€ 240,47	€ 141,23
17	€ 95,33	€ 135,50	€ 235,43	€ 240,47	€ 145,66
18	€ 100,86	€ 143,79	€ 240,96	€ 246,00	€ 153,16
19	€ 101,33	€ 144,74	€ 240,96	€ 246,00	€ 153,90
>20	€ 114,94	€ 167,32	€ 248,55	€ 255,03	€ 173,19

Uit interviews en eerder onderzoek blijkt dat deze gemiddeldes, gebaseerd op door rederijen zelf gepubliceerde tarieven, niet altijd gehanteerd worden. Daarnaast is er ook vaak discussie over het aantal dagen demurrage en detention door discrepanties tussen de interpretaties van rederijen aan de ene kant en de betalende partij aan de andere kant. Doordat de kosten van demurrage en detention zo case afhankelijk zijn, zijn de totale demurrage en detention kosten in dit onderzoek berekend aan de hand van diverse casussen. Het gemiddelde van deze casussen wordt toegepast over de landelijke import en export volumes waardoor een zo nauwkeurig mogelijke schatting van de totale demurrage en detention kosten is ontstaan.

7.2 Berekening totale Demurrage & Detention kosten Nederland 2022

Om de totale kosten voor demurrage en detention in Nederland te berekenen is eerst bepaald om hoeveel containers het gaat, zowel aan import als export zijde. Dit is gedaan aan de hand van de gerapporteerde cijfers van de havens Rotterdam, North Sea Port en Amsterdam. Groningen is in deze berekening niet meegenomen omdat het aantal containers nihil is, Moerdijk is hierin niet meegenomen omdat het een short-sea haven is en er uit interviews is gebleken dat demurrage en detention kosten hierbij niet of nauwelijks voorkomen.

Voor de import volumes is er gewerkt met zeevervoer en feeder vervoer. Ook is er bij zee vervoer gecorrigeerd voor het percentage transshipment (Rotterdam 30% en North Sea Port 2%), zodat alleen de containers worden meegenomen die het continentale achterland vervoer betreffen. Voor de havens van Rotterdam, North Sea Port en Amsterdam is er een totaal van 2,73 miljoen containers geïmporteerd die mogelijk demurrage en detention kosten teweeg hebben gebracht.

- Rotterdam 2,50
- North Sea Port 0,16
- Amsterdam 0,07
- Totaal 2,73 (Miljoen containers)

Voor de export volumes is er gewerkt met enkel zee vervoer. Voor de havens van Rotterdam, North Sea Port en Amsterdam is er een totaal van 2,31 miljoen containers geëxporteerd die mogelijk demurrage en detention-kosten teweeg hebben gebracht.

- Rotterdam 2,20
- North Sea Port 0,06
- Amsterdam 0,05
- Totaal 2,31 (Miljoen containers)

Met deze jaarlijkse import en export volumes is er aan de hand van diverse praktijkvoorbeelden een calculatie opgezet voor het jaar 2022. Voor deze praktijkvoorbeelden zijn er een aantal gegevens opgevraagd bij diverse marktpartijen, namelijk het aantal vervoerde containers, percentage van de containers dat het aantal vrije dagen heeft overschreden en de totale jaarlijkse kosten voor demurrage en detention. Op basis van deze gegevens is er een gemiddelde berekend voor de kosten demurrage en detention per container.

Aan de import zijde is op basis van de geanalyseerde praktijkgegevens aangenomen dat in 2022 30% van de containers het aantal vrije dagen heeft overschreden. De containers die het aantal dagen overschreden (30% van het totaal dus) kende gemiddeld een D&D-tarief van €200 per container. Op de vorige pagina werd beschreven dat er in 2022 theoretisch 2,73 miljoen import containers D&D-kosten teweeg konden brengen. In praktijk is dit 30% geweest, ofwel 819.000

containers. Een gemiddeld D&D-tarief van €200 per container resulteert in bijna 164 miljoen euro aan D&D kosten voor importcontainers via Nederlandse zeehavens. Van de 2,73 miljoen import containers wordt zo'n 77% binnen de Nederlandse grenzen verwerkt. Dit resulteert in ruim 126 miljoen euro aan D&D-kosten die gemaakt worden door in Nederland gevestigde bedrijven.

Aan de export zijde is op basis van de geanalyseerde praktijkgegevens aangenomen dat in 2022 10% van de containers het aantal vrije dagen heeft overschreden. De containers die het aantal dagen overschreden (10% van het totaal dus) kende gemiddeld een D&D-tarief van €130 per container. Op de vorige pagina werd beschreven dat er in 2022 theoretisch 2,31 miljoen export containers D&D-kosten teweeg konden brengen. In praktijk is dit 10% geweest, ofwel 231.000 containers. Een gemiddeld D&D-tarief van €130 per container resulteert in ruim 30 miljoen euro aan D&D-kosten voor exportcontainers. Van de 2,31 miljoen uitgevoerde containers wordt zo'n 64% vanuit Nederland geëxporteerd. Dit resulteert in ruim 19 miljoen euro aan D&D-kosten die gemaakt worden door in Nederland gevestigde bedrijven.

Door de import en export containervolumes te combineren met gegevens uit een aantal praktijkvoorbeelden is het dus mogelijk om een redelijke inschatting te geven van de totale D&D-kosten in Nederland. De hierboven uitgevoerde berekening blijft een modelberekening met aannames en daarmee gevoelig voor kleine afwijkingen. Door gebruik te maken van bandbreedtes worden de resultaten van de berekening betrouwbaarder.

De import en export van containers via de Nederlandse zeehavens hebben in 2022 tegen de €200 miljoen euro aan door verladers en dienstverleners te betalen D&D-kosten veroorzaakt. Voor import containers die in Nederland verwerkt zijn en export containers die vanuit Nederland geëxporteerd werden, was dit in 2022 een bedrag rond de €165 miljoen, en voor export container een bedrag rond de €30 miljoen.

Het resultaat van deze berekening van tegen de 200 miljoen euro aan D&D kosten per jaar voor in Nederland overgeslagen import- en exportcontainers is gecheckt bij diverse inland terminals marktpartijen. De gecombineerde reactie is dat dit eerder een onder- dan een overschatting is van de jaarlijkse betaalde D&D kosten.

Beoordeling van de hoogte van de totale demurrage en detentionkosten

Om te kunnen beoordelen of de hierboven berekende €200 mln hoog of laag is, dient een vergelijking gemaakt te worden met een ander bedrag. Daarbij liggen twee referenties voor de hand: de totale betaalde vrachtkosten, en de totale waarde van de lading.

Voor de totale vrachtkosten gaat het om de kosten die betaald zijn voor het vervoeren van containers. Het probleem hierbij is dat dit niet alleen Nederlandse kosten zijn (dus data van het CBS is niet representatief) en dat de rederijen dit soort informatie niet transparant publiceren. We weten wel dat de transportkosten voor een container in de orde grootte liggen van €1500-€2500 voor import containers en €500-€1500 euro voor export containers. Als deze bedragen

worden toegepast op de containerstroom (gemeten in aantallen containers, niet in de gebruikelijke maat TEU), dan komen we op een transportkostenbedrag tussen de €5,2 en €9,6 mld. Dit is een factor 40 hoger dan de demurragekosten.

De meeste voor de hand liggende stroom goederen die in containers vervoerd worden zijn gefabriceerde goederen in de zogenaamde SITC classificatie. De totale waarde van de ingaande en uitgaande goederenstroom voor deze gefabriceerde goederen in Nederland is €180,9 mld en €174,1 mld respectievelijk. Het grootste deel van de demurragekosten moet worden vergeleken met de waarde van de inkomende goederenstroom: €180 mld tegen €200 mln. In deze context is het belang beperkt.

7.3 Mogelijkheden om D&D kosten in de hand te houden

Om de D&D-kosten zo laag mogelijk te houden zijn er een aantal manieren die geregeld worden toegepast, intern of in de samenwerking tussen ketenpartners:

- Gebruik maken van het CY inland product van rederijen. Hierbij verzorgen de rederijen het eerste gedeelte van het achterlandtransport naar een achterlandterminal in hun netwerk. Minder kosten als verlader, maar ook minder controle op de keten.
- Een beter planning en controle van de containerbewegingen in het achterland. Dit zijn de meest voor de hand liggende. Veel bedrijven hebben er één of meerdere werknemers opzitten om door een goede planning hoge D&D-kosten te voorkomen en gedurende de administratie inkomende nota's te controleren op fouten. Dit is dus een zeer arbeidsintensief proces.
- Overslag van lading uit container op achterlandterminal, zodat de zeecontainer direct terug kan. Hierbij verzorgt een achterlandterminal de overslag van lading uit de container van de rederij naar een container van de achterlandterminal. Vervolgens kunnen deze containers voor een relatief laag tarief worden opgeslagen op de terminal.
- Meer aandacht voor het afspreken van de juiste INCOTerms inkoopvoorwaarden. Het afstemmen van de juiste INCOTerms om risico's van tevoren af te dekken. Uiteraard zie je dit wel terug in hogere tarieven voor het transport.
- Goederen importeren o.b.v. T1 voorwaarden. Door goederen op basis van T1 voorwaarden te importeren kunnen douane processen verder in de keten gepland worden waardoor de doorstroom van de containers beter is. Ook dit brengt extra kosten met zich mee.

Naast de indirecte kosten die gemoeid zijn met het tegengaan van D&D-kosten, zoals hierboven besproken, komt het geregeld voor dat door congestie in de Rotterdamse haven binnenvaart schepen worden geweigerd op de zee terminals. Dit werd ook al even kort besproken in de paragraaf over het effect op intermodaal transport in het achterland. Vervoerders moeten in dat geval de containers ergens anders lossen om vervolgens op een later tijdstip alsnog verder vervoerd te worden naar de betreffende zee terminal, vaak met de vrachtwagen om hoge D&D-

kosten te voorkomen. Dit resulteert in extra transport en overslag kosten. Deze indirecte kosten zijn niet meegenomen in de totaal berekening voor D&D-kosten in Nederland.

Bovenop de directe en indirecte D&D-kosten worden er vaak andere kosten geheven. In de Terminal Handling Charge die bij de transportkosten voor de terminal worden betaald zitten alleen de kosten voor het lossen van de container en het laden op een modaliteit. Additionele kosten zijn bijvoorbeeld:

- Drop-off/pick-up toeslagen, extra toeslag wanneer een container niet direct wordt gelost bij een warehouse maar wordt gedropt om na het lossen weer te worden opgehaald.
- Dieseltoeslagen, procentuele verhoging van transport kosten door hogere dieselprijzen.
- Hoog- en laag water toeslagen
- Storage toeslag, extra kosten voor de verblijftijd van een container op een terminal of depot. Deze worden door de terminal belast aan de rederij en die belasten ze door aan de klant, waarbij het vermoeden is dat deze doorbelasting een substantiële marge kent.
- Re-use toeslag, voor het hergebruiken van containers in het achterland. Maakt hergebruik van containers minder aantrekkelijk, en de rederij krijgt hem eerder terug. Dit kende de afgelopen jaren een behoorlijk stijging, van €25/€30 naar €160.

Op al deze bijkomende toeslagen is naar verwachting ook behoorlijke marge gemaakt in 2022 en verladers vinden het maar lastig om deze kosten te beheersen. Deze overige toeslagen zijn wederom niet meegenomen in de berekening van D&D-kosten.

Ten slotte zijn er nog de kwalitatieve kosten die niet vergeten mogen worden in deze discussie. Gezien het arbeidsintensieve proces en de vele discussies tussen diverse ketenpartners, zorgt de gehele D&D-kwestie ook vaak voor irritaties in zakelijke relaties of partnerships. Misschien wel de belangrijkste in deze discussie, is het verlies van concurrentievoordeel van de Rotterdamse haven. Zo wordt er vermoed dat de hoge D&D-kosten in de Rotterdamse haven hebben gezorgd voor een verlies van tienduizenden containers aan andere Noordwest Europese havens, uiteraard ongewenste ontwikkeling voor de Nederlandse economie.

Belangrijk in deze discussie is om de sensitiviteit van de D&D-kosten te benadrukken. De hoge D&D-kosten die in 2022 zijn ontstaan zijn er gevolg van het containerprobleem met een supply chain die stokte. De verkoop naar consumenten, maar de aanvoer bleef doorgaan. Hierdoor liepen de warehouses overvol en moesten de terminals als opslagplaats fungeren. Dit zorgde voor de hogere kosten. Vandaag de dag is de vraag naar transport weer lager, hierdoor zijn de containertarieven in een vrije val beland en is er ook weer van alles mogelijk voor D&D-fees en het aantal vrije dagen. Uit verschillende interviews in naar voren gekomen dat in het eerste half jaar van 2023 de D&D-kosten tussen de 5 à 10% van de totale D&D-kosten over 2022. Ditzelfde geldt voor de besproken indirecte- en kwalitatieve kosten die door D&D-ontstaan

8 Gevolgen D&D-kosten voor multimodaal vervoer

In dit hoofdstuk geven we de inzichten weer die via interviews en bijbehorende analyse zijn verkregen over de mate waarin de D&D-kosten invloed hebben op het gebruik en de efficiëntie van multimodaal vervoer van containers van en naar de haven. Deze inzichten geven een eerste beeld. Een uitgebreidere analyse van de invloed van D&D kosten op het gebruik van multimodaal vervoer zou gebaseerd kunnen worden op een te houden brede enquête onder Nederlandse containervervoerders en logistieke dienstverleners. Zo kan een dieper inzicht gekregen in de extra kosten en knelpunten die optreden vanwege de heffing van D&D kosten, en in de concrete situaties waarin verladers of dienstverleners niet hebben gekozen voor binnenvaart of spoor vanwege de D&D-heffing.

8.1 Impact van heffen D&D kosten op besluitvorming gebruik binnenvaart en spoor is groot

De interviews met marktpartijen wijzen uit dat het inderdaad zo is dat de D&D-kosten die door rederijen voor gebruik van hun container geheven worden in de praktijk gevolgen hebben voor de modaliteitskeuze voor het vervoer van containers in het achterland in Nederland. Drie van de belangrijkste gevolgen van het heffen van detention & demurrage kosten voor containers in de praktijk zijn:

1. Bedrijven willen risico op D&D kosten verminderen, en kiezen daarom soms voor wegtransport omdat die modaliteit de kortste doorlooptijd kent: Verladers, expediteurs en logistieke dienstverleners hebben in de praktijk een beperkt aantal vrije D&D dagen met de rederij overeengekomen voor het gebruik van een container. Als dit aantal dagen overschreden wordt moeten er D&D kosten betaald worden. Dit stimuleert het gebruik van een flexibele modaliteit als het wegvervoer in plaats van de meer duurzame maar in de regel complexere modaliteiten binnenvaart en spoor. Het regelen van vervoer per binnenvaart of spoor van of naar de zeehaven kost in de praktijk vaak meer tijd omdat het om gebundeld vervoer gaat. Bij binnenvaart en spoor is het ook vaker langer wachten op de start van de trip, en dit geeft gebruikers meer risico op het betalen van D&D-kosten. Verladers en andere partijen kiezen daarom soms voor het wegvervoer in plaats van spoor en binnenvaart bij het afhalen van containers in de haven.
2. Container leeg retour sturen is soms noodzakelijk om het betalen van D&D kosten te vermijden, en vanwege de snelheid gebeurt dit regelmatig via de weg: Als de container eenmaal in het Nederlandse achterland bij de verlader is, moet de container vaak ook snel weer terug naar de rederij. Als het overeengekomen aantal D&D vrije dagen overschreden wordt moeten er namelijk D&D kosten betaald worden. Verladers, expediteurs en logistieke dienstverleners proberen het betalen van D&D-kosten te vermijden door de lege container

op tijd te retourneren naar de haven. Dit stimuleert het vervoer van lege containers terug naar de haven in plaats van de containers te hergebruiken in het achterland. Voor het vervoer terug naar de haven wordt daarnaast vaak de snelste optie – het wegvervoer – gebruikt.

3. Bij verstoringen in de multimodale keten vinden er vaak inefficiënte acties plaats om D&D kosten zo mogelijk te vermijden: Het gebruik van spoor en binnenvaart voor import/export container is vaak complexer en kent ook vaker een langere doorlooptijd dan het wegvervoer. Dit zorgt voor een groter risico op Detention & Demurrage kosten bij gebruik van deze modaliteiten als er iets mis loopt in de planning. Het kan zijn dat door een fysieke douanecontrole of fytosanitaire inspectie er vertraging in de afhandeling in de haven is, en dan kan het aantrekkelijk zijn om wegvervoer in plaats van binnenvaart of spoor te gebruiken om de vertraging weer in te halen en minder kans op Detention & Demurrage kosten hebben. Een ander voorbeeld: Op de inland terminals worden er goederen overgeladen in eigen containers om de zeecontainer weer naar de zeereederij retour te sturen om D&D kosten te vermijden, en dit zorgt voor extra kosten in de keten.

Onze conclusie uit de interviews en verdere analyse is dat de modaliteitskeuze voor het achterlandtransport van containers door verladers, expediteurs en logistieke dienstverleners wordt beïnvloed doordat men het betalen van Detention & Demurrage (D&D) kosten zoveel mogelijk wenst te vermijden. De aan de D&D afspraken gekoppelde (en soms beperkte) aantal vrije dagen die partijen kunnen gebruiken voor het achterlandtransport is een reden dat het gebruik van spoor en binnenvaart als modaliteit in het Nederlandse achterlandvervoer minder aantrekkelijk wordt.

In hoeverre het heffen van D&D kosten bijdraagt aan een mogelijke reverse modal shift (weer toename van gebruik wegvervoer ten koste van binnenvaart en spoor) is nog lastig te bepalen. De hoogte van de kosten die gehanteerd worden bij D&D variëren namelijk enorm, per rederij, per gebruiker, per Europese haven en ook per jaar. Voor verladers is het in de praktijk een grote uitdaging om de D&D kosten in de hand te houden, omdat ook er in internationaal zeetransport nog veel andere kosten als 'fees' in rekening kunnen worden gebracht. Voorbeelden hiervan zijn storage, fuel, pick up/drop off, administratieve fees etc. Uit de interviews is gekomen dat verladers het idee hebben dat het zonder specifieke kennis erg lastig is deze kosten te beheersen. Er was het laatste jaar ook veel turbulentie in de zeecontainermarkt, met grote prijsverschillen, deze turbulentie lijkt nu iets stabielere te worden.

8.2 Ervaringen met heffen D&D kosten op modal shift per ketenpartij

Op basis van de afgenomen interviews met marktpartijen hebben we per ketenpartij de volgende effecten van het heffen van D&D op het gebruik van binnenvaart en spoor als achterlandmodaliteit in kaart gebracht:

- Algemeen voor alle verladers: De effecten van Detention & Demurrage kosten (D&D-kosten) op de modaliteitskeuze bij de import van containers zijn zwaarder dan die bij de export van containers. Bij de import van containers speelt het totaal aantal vrije dagen in de D&D afspraken tussen rederij en verlader een essentiële rol. Dit aantal vrije dagen is verschillend per rederij, en is ook verschillend per klant in het achterland. Het aantal vrije dagen ligt gemiddeld zo tussen de 7 en 14 dagen, onder meer afhankelijk van het volume dat importerende verladers, expediteurs en logistieke dienstverleners jaarlijks afhandelen. Uiteraard geldt: hoe meer vrije dagen een verlader overeen kan komen met een rederij in de D&D afspraken, hoe meer ruimte er is om de meer complexere modaliteiten binnenvaart en spoor te gebruiken in het achterlandvervoer.
- Grote verladers: Grote verladers hebben door hun grotere vervoervolume betere mogelijkheden om met de rederijen betere afspraken voor zeecontainertransport uit te onderhandelen. Zo kunnen ze de D&D-kosten en termijnen (aantal vrije dagen) beter in de hand te houden, en uiteindelijk minder kosten betalen. Vooral het aantal vrije dagen voor gebruik van een container in het achterland is voor een grotere verlader goed onderhandelbaar. Grote verladers doen dit ook consequent, en hebben daarom in vergelijking met kleinere verladers betrekkelijk weinig D&D-kosten in Nederland. Als er bovendien D&D-kosten dreigen op te treden hebben grotere verladers in het met de rederij afgesloten contract vaak onderhandeld dat ze D&D-vrije dagen bij kunnen kopen. Dit is bijna altijd voordeliger dan dit niet te doen en de D&D-kosten te laten oplopen. Uiteraard hebben grote verladers ook meer onderhandelingsruimte om bij onverwachte vertragingen de heffing van D&D Kosten te bespreken. Bij het gebruik van binnenvaart en spoor hebben grotere verladers soms ook extra dagen uit onderhandeld, dit is nuttig want spoor- en binnenvaartdiensten vertrekken niet elke dag. Grotere verladers beschikken vaak over meer kennis omtrent de inrichting van contractafspraken voor het zeetransport en het demurrage en detention proces. Hierdoor kunnen zij deze kosten beter in de hand houden. Het inkopen op de juiste INCOTERMS is voor een verlader vaak ook essentieel om de kans op hoge D&D-kosten te verlagen. Grote verladers maken zelf ook weer gebruik van de relatief lange periode aan D&D-dagen waar ze vanwege hun volume over beschikken. Dit maakt het weer lastig voor de keten, want ook zij proberen via de langere D&D-periode hun eigen supply chain te optimaliseren, bijv. door een container langer bij een achterlandterminal te laten staan omdat hun warehouse vol is.
- Kleinere verladers: Het heffen van D&D-kosten raakt in de praktijk vaak de kleinere verladers. Deze hebben als klant wegens onbekendheid met de inrichting van contractafspraken voor het zeetransport soms te maken met hoge D&D-kosten voor een zending bij gebruik van binnenvaart of spoor. De reden hiervoor is vaak een onverwachte vertraging, deze vertraging kan ook door inspectie in de haven zijn. Een dergelijke hoge en onverwachte D&D-fee komt dan hard aan bij een kleinere verlader. In interviews komt naar

voren dat de planner dan vaak naar het management moet gaan, die schrikt van de kosten en besluit om voortaan alle import- en exportcontainers via de weg te vervoeren, omdat de doorlooptijd beter in de hand gehouden kan worden. Dit draagt bij aan een reverse modal shift, en een dergelijke negatieve ervaring zorgt ervoor dat men huiverig is om spoor en binnenvaart weer te gebruiken. Het probleem is dat kleine verladers geen grip hebben op de situatie, en onbekend zijn met de inrichting van contractafspraken voor het zeetransport.

- Rederijen: Rederijen proberen de achterlandketen steeds meer te beheersen en bieden tegen extra kosten tegenwoordig het CY product aan. Bij het CY product regelt de rederij zelf het vervoer tot de achterlandterminal, en pas vanaf dat moment gaat de D&D- vrije dagen en kosten gelden. Dit is interessant voor een verlader, want in dit geval heeft de verlader lagere tot geen D&D-kosten, maar de verlader heeft dan een contract met een rederij in plaats van een eigen logistieke dienstverlener (freight forwarder). Voor logistiek dienstverleners is deze ontwikkeling tweeledig. Enerzijds komen D&D kosten minder voor, anderzijds zorgt het voor lagere omzetcijfers omdat verladers voor de extra dienst van de rederij kiezen. Positief voor de modal shift is dat bij CY de rederijen vaak kiezen om de container via barge of spoor naar de achterlandterminal te transporteren in plaats van per truck, omdat zij geen rekening hoeven te houden met vertragingen en de daarbij horende demurrage en detention kosten, en dit bijdraagt aan hun groene doelstellingen.
- Achterlandterminals: Een achterlandterminal kan in de praktijk ook wat voor klanten betekenen als D&D-kosten dreigen. De goederen kunnen bijv. door de achterlandterminals worden overgeslagen in een eigen container, en dan kan de container voor een schappelijke prijs (10 euro/dag) op de terminal staan. De overslag kost tussen de 60 (bij 10 pallets) en 200 euro. Zo kunnen in veel gevallen de pieken in D&D-kosten voor verladers vermeden worden. D&D-claims is wel een onderwerp waar de achterlandterminals dagelijks mee bezig zijn. Zo wordt elke dag een lijst met containers gegenereerd die 2 dagen bij de terminals staan en daarmee in de gevarenezone zitten. Achterlandterminals helpen hun klanten om D&D-fees te vermijden. Een D&D-Nota en gesprekken daarover met een rederij moet je ook voor zijn, niemand heeft er zin in omdat het voor alle partijen energie kost.
- Logistiek Dienstverleners: Logistiek dienstverleners benadrukken het negatieve effect van D&D kosten op de modal shift. Door de problemen in de supply chains afgelopen jaren verloren de rederijen de grip op hun asset stock (containervoorraad). Om die grip terug te krijgen werd besloten dat lege containers weer verplicht gelost moesten worden op de Maasvlakte. Met de bestaande D&D-fees en vrije dagen is het met de huidige aansturing haast onmogelijk om de containers op tijd middels barge bij het empty container depot te krijgen. Dit zorgt dus voor een reversed modal shift en daarnaast meer congestie in de haven en op de wegen. Zelfs wanneer het partijen het lukt om een barge lege containers richting de Maasvlakte te sturen, komt het in extreme situaties voor dat zij onderweg te

horen krijgen 'U hoeft niet meer te komen, we zijn vol'. Wanneer dit voorkomt wordt de volle barge teruggestuurd. Deze moet wederom worden gelost om later alsnog richting de haven getransporteerd te worden.

- Branche-organisatie Evofenedex: De praktijk van het heffen van D&D-kosten komt met regelmaat op de agenda van de Raad van Zeeverladers, maar het is geen belangrijk speerpunt van de branch-organisatie Evofenedex. Dit is omdat de verladers die in de Raad zitten de praktijk van D&D-kosten vervelend vinden, maar omdat ze zelf groot zijn en kennis hebben regelen ze dit soort zaken zelf. Daarnaast zijn het ook vaak exporterende verladers die in de Raad zitten, hier is er iets minder snel sprake van D&D-fees omdat de reder ook een belang heeft dat de container snel het schip op gaat. De grote verladers hebben dus kennis en expertise. Voor kleine verladers zijn D&D-fees meer een black box, en dan komen er soms excessen voor. Dit is vooral vervelend als dit mede komt door vertraging vanwege bijvoorbeeld NVWA inspecties. Het blijft de verantwoordelijkheid van verladers, maar het is lastig dit te beheersen.

8.3 Conclusie omtrent gevolgen heffen D&D kosten op modal split containervervoer

De conclusie uit de interviews met marktpartijen over dit onderwerp is dat in de praktijk de dreiging van D&D kosten en het soms beperkt aantal vrije dagen die verladers hebben bij hun afspraken rondom D&D mede bepalend voor het gebruik van binnenvaart- of spoordiensten. Als er niet genoeg vrije dagen beschikbaar zijn in de D&D afspraken loopt je als verlader of dienstverlener meer kans om D&D-kosten te betalen. Deze partijen kiezen er dan in de praktijk regelmatig voor om dan geen gebruik te maken van deze modaliteiten, maar gebruik te maken van het wegvervoer. Hierbij moet wel gemeld worden dat de afgelopen jaren 2020-2022 de zeecontainermarkt onder druk stond door de corona pandemie. Rederijen wilden containers snel terug naar de haven hebben om weer in te zetten, en daarom werden in D&D afspraken het vrije dagen fors gekort (bijvoorbeeld van 14 naar 7 dagen). Bij slechts 7 dagen vrij van D&D-kosten is gebruik van binnenvaart of spoor dan een risico, als je 14 dagen vrij krijgt is gebruik van binnenvaart en spoor makkelijker. Het gebruik van binnenvaart is zeker bij import van containers minder frequent geweest door het risico op D&D-kosten, omdat je als opdrachtgever eerder tegen het probleem van vrije dagen aanloopt. Bij export van containers kan dit ook een rol spelen als door de congestie in Rotterdam de containers op een andere terminal (bijv. Kramer Empty Depot) moeten worden afgeleverd om zo geen D&D-kosten te betalen. Echter, dan moeten er extra overslag/transportkosten gemaakt worden, dus als exporterend bedrijf worden de supply chain kosten dan toch hoger.

Aansluitend komt uit de interviews met marktpartijen nog dat de afhandeling van D&D claims tussen rederijen, verladers en logistieke dienstverleners in de praktijk lastig en tijdrovend kan zijn. Als er in een case D&D-kosten worden geheven door rederijen is het een staande praktijk

dat alle bewijsstukken worden opgevraagd door de verlader/dienstverlener met ervaring in dit soort zaken. Er worden soms fouten gemaakt in D&D kostenheffingen, bijv. verkeerde ETA, verkeerd containernummer, etc. Dit kan de verlader of freight forwarder altijd bespreekbaar maken, maar zij moeten wel de juiste kennis hebben.

De afspraken voor Detention & Demurrage, inclusief kosten en aantal vrije dagen, worden grotendeels bepaald door de rederijen, en logistieke dienstverleners en verladers hebben hiermee te maken. De inrichting van deze D&D afspraken zijn van invloed op de modal shift voor containervervoer in het achterland. Rederijen zijn wereldwijd actief, en het is de vraag wat het Rijk via beleid in gang kan zetten om deze wereldwijde praktijk van D&D te veranderen. Gaat het helpen om rederijen aan te spreken op hun rol in duurzaam transport. Wellicht, maar belangrijk om te beseffen is dat rederijen willen vooral de duurzaamheid in de inzet van eigen assets (schepen, containers) verbeteren, en letten hierbij minder op de duurzaamheid van het voor- en natransport (third party assets). Rederijen zien het dan ook niet snel als hun verantwoordelijkheid om meer flexibel om te gaan met vrije dagen en D&D-kosten, om zo het continentale achterland vervoer meer via duurzame modaliteiten te verrichten. Logistiek dienstverleners of freight forwarders die wel de intentie hebben om milieubewuster en veerkrachtiger te gaan vervoeren door het inzetten van de modal shift, zien hun concurrentievoordeel mogelijk krimpen doordat concurrenten op wegvervoer met lage tarieven blijven inzetten en klanten dit vandaag de dag nog steeds belangrijker vinden.

Voor het efficiënt, duurzaam en tijdig (o.a. voor voorkomen D&D-kosten) kunnen plannen van het achterland transport is de beschikbaarheid, maar ook zeker de betrouwbaarheid van informatie, een essentiële factor. Informatie wordt tussen de schakels in de keten vaak gedeeld via Electronic Data Interchange. Voorkomende situaties in de operatie, bijvoorbeeld het wisselen van stack, een container die langs de douane moet of missende container pincodes, zorgen er bijvoorbeeld voor dat deze informatie-uitwisseling in de keten niet altijd optimaal verloopt.

9 Bijlage: Jurisprudentie Demurrage en Detention

The “Eagle Valencia”	
Name	Aet Inc Ltd v Arcadia Petroleum Ltd
Year	2010
Court	Court of Appeal
Topic	Charterparty (Voyage) — Laytime — Notice of readiness — Whether notice of readiness invalidated by failure to obtain free pratique within six hours — Whether owners’ alternative claim for demurrage “fully and correctly documented” — Shellvoy 5 form with Shell Additional Clauses.
Facts	The oil tanker Eagle Valencia was chartered on the Shellvoy 5 form as amended. The vessel proceeded to the second loadport, Escravos, West Africa, and tendered notice of readiness (the NOR) at 11.48 on 15 January 2007. The berth was occupied, and the vessel was required to wait at anchorage. Port health authority representatives boarded the vessel at the anchorage at 07.30 on 16 January 2007 and free pratique was granted at 08.30 on that same day. At 15.39 on 16 January the master sent an email saying that the vessel was ready to load, without prejudice to the NOR. At 15.53 on 16 January the master sent a further email saying that free pratique had been granted at 08.30. The vessel did not berth until 15.42 on 19 January 2007. Loading commenced at 21.00 on 19 January and was completed at 08.30 on 21 January. Discharge was completed at 01.18 on 11 February 2007. On 8 March 2007 the owners forwarded their claim with supporting documents for demurrage calculated on the basis that laytime began at Escravos six hours after they tendered the NOR at 11.48 on 15 January. A dispute arose relating to the commencement of laytime. The principal issue was whether the NOR was invalidated because the vessel failed to secure free pratique within six hours.
asked	The owners submitted that the NOR met all the requirements of clause 13 of Part II of Shellvoy 5 and that the charterers could not rely upon SAC 22 to invalidate it. They contended that laytime began at Escravos six hours after they tendered the NOR at 11.48 on 15 January.
Held	<u>An essential document in support of every demurrage claim was the notice of readiness</u> , and if the only NOR submitted was a contractually invalid notice the claim could not be said to be “fully and correctly documented” within the wording of clause 15(3) of Part II of Shellvoy 5. It was not unreasonable for charterers to require such a notice nor was it unreasonable to expect owners to supply it. Accordingly, the owners’ alternative claim for demurrage had been extinguished
Rule	The NOR is essential for proving claim for demurrage.

No Name	
Name	Not known
Year	2011
Court	Denmark Maritime and Commercial Court
Topic	Freight forwarder passes demurrage claim resulting from consignee's failure to pick up the containers to consignor
Facts	A Danish manufacturer of equipment for poultry production units (the Consignor) had in July 2005 sold a large quantity of goods to an Iranian buyer (the Consignee). The Consignor entered into a contract with a freight forwarding company (the Freight Forwarder) for the carriage of the goods from Aarhus in Denmark to the Consignor in Bandar Abbas, Iran. The goods were packed in 11 containers which were first carried by sea from Aarhus to Hamburg. From there the containers were shipped by a shipping line to Bandar Abbas. The delivery in Iran was handled by the freight forwarder's local partner (the Agent). The 11 containers belonged to the shipping line which carried the containers from Hamburg to Bandar Abbas. According to the standard conditions of the shipping line, the containers were to be returned within ten days from the arrival of the shipping vessel to Bandar Abbas, and demurrage was payable in case of late return of the containers. The FBLs (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bills of Lading) which the Freight Forwarder had issued to the Consignor in connection with the contract of carriage read in clause 13.3 as follows: <i>"All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the goods shall be paid by the Merchant. Where equipment is supplied by the Freight Forwarder, the Merchant shall pay all demurrage and charges which are not due to a fault or neglect of the Freight Forwarder."</i> The Consignee in Bandar Abbas did not return the containers. The shipping line then raised a claim for demurrage against the Consignee but did not succeed in making the Consignee pay. In October 2006, the Freight Forwarder informed the Consignor that the Consignee had not returned the containers. At the end of December 2006, the Freight Forwarder forwarded an e-mail from the Agent saying that demurrage of USD 70,000 was payable. In March 2007, the Agent bought the containers from the shipping line and withheld in May 2009 three new containers from the Consignor as security for the demurrage claim. In July 2009 the Agent passed on the claim for USD 119,841 to the Freight Forwarder. The amount was said to cover the demurrage incurred as well as the release of the 11 containers.
asked	The Freight Forwarder sued the Consignor in March 2010. In addition to the claim for demurrage and the release of the containers, the Freight Forwarder alleged that the Consignor was to pay travelling expenses and the costs of the Agent's withholding of the three new containers.
Held	The Court held that the containers had not been provided by the freight forwarder, but by the shipping line, and therefore the Court dismissed the claim. Moreover, the claim had lapsed because of inactivity / time limitation.
Rule	The judgment shows that the FBL clause does not make it possible under Danish law to pass on claims concerning equipment which has only indirectly been placed at disposal by the Freight Forwarder. In cases where the claim concerns demurrage incurred as a result of late return of containers, it is, as a general rule, a matter between the shipping line which has placed the containers at disposal and the consignee of the goods. The judgment also shows that in all circumstances, claims arising from the carriage of goods will lapse if too much time passes before the claim is raised against the consignor.

The "Team Anmaj"	
Name	Glencore Energy (Uk) Ltd v Sonol Israel Ltd
Year	2011
Court	Queen's Bench Division – Commercial Court
Topic	Sale of goods — Demurrage — Whether demurrage provisions in sale contract constituted freestanding obligation or indemnity — Date of accrual of obligation to pay demurrage — Whether sellers' claim for demurrage time-barred.
Facts	On 15 December 2004 and on 10 January 2005 the claimant sellers entered into two contracts to sell 18,100 mt of gasoil to the defendant buyers to be delivered between 1 and 12 January 2005 at Ashkelon, Israel. 12,500 mt were to be delivered under the first contract and 5,600 mt under the second contract. The sellers had purchased the cargo on cif terms from BP. The carrying vessel, Team Anmaj, arrived at Ashkelon at 17.00 on 28 December 2004 and tendered notice of readiness. No berth was available and she only arrived at the berth on 9 January 2005. Discharge was completed at 00.25 on 11 January 2005. BP presented its demurrage claim to the sellers on 27 April 2005. The sellers issued a demurrage invoice to the buyers on 28 April 2005. The last day on which demurrage was claimed was 10 January 2005. On 19 April 2011 the sellers brought proceedings against the buyers claiming sums due and owing under the demurrage invoice. The buyers applied to strike out the claim. They submitted that the demurrage provisions in the sale contract were freestanding independent obligations by the buyers to pay demurrage, and that the claim was time-barred. The sellers said that their cause of action did not accrue until the date on which they presented their demurrage invoice to the buyers. They said that the buyers' approach did not make commercial sense because it involved the cause of action accruing before 10 January 2005 when the second sale contract was concluded; moreover, parties who were far removed from the underlying charterparty would be unable to quantify the claim for demurrage at the time the obligation accrued.
Held	Held by QBD (Comm Ct) (Beatson J) that the claim was time-barred and would be struck out. (1) Where a sale contract incorporated the terms of a charterparty relating to demurrage in an otherwise independent sale contract containing provisions about laytime, the obligation in the sale contract was generally to be construed as an independent demurrage obligation and not as an indemnity
Rule	Demurrage provisions in a sale contract is generally to be seen as a freestanding obligation or indemnity.

Paciocco	
Name	Paciocco v ANZ Banking Group Ltd
Year	2014
Court	Federal Court of Australia
Topic	Class action suit to recoup banking fees
Facts	Over 43,000 customers joined in the class action against ANZ to recover various bank fees, alleging that they were unfair, unconscionable and penalties which were illegal because they exceeded the actual cost to the bank of customers overdrawing their accounts or being late on their repayments. The fees included honour and dishonour fees on bank accounts, over the limit fees as well as late payment fees. A penalty is a fixed amount required to be paid for a breach of contract, which is not a genuine estimate of the actual loss arising from the breach. The High Court in <i>Andrews v ANZ Banking Group (2014)</i>, however, took a broader approach on the issue of penalties and held that a fee could constitute a penalty not only if it is payable upon a breach of contract, but also if it is payable to secure an obligation or performance by the party subject to the fee.
asked	
Held	In <i>Paciocco</i>, the Court held that the correct approach is to analyse the fee payable on breach of a term of the contract. One must then ask whether the stipulated fee is charged in order to secure the performance of a primary obligation. If so, is the fee a genuine pre-estimate of the damage suffered as a result of that party's non-performance and is it "extravagant and unconscionable in amount in comparison with the greatest loss that could conceivably be proved"? If the answer to that question is 'no', then the stipulated fee will not be enforceable against the party liable for the payment of that fee to the extent that it exceeds the amount of the damage suffered.
Rule	If the principles in <i>Paciocco</i> are applied to container detention charges, the question must be asked whether they too could constitute a penalty, particularly if a breach of contract is no longer an essential element in determining whether a fee is, in essence, a penalty. The question becomes more important also given that there can be little dispute that the imposition of detention charges are intended to scare customers into returning containers prior to the expiry of the free time. If the charges do amount to a penalty, it must then be asked whether the detention fee is so excessive compared to the actual loss suffered by the owner of the containers as a result of the customer failing to return the containers on time. However, it would seem clear that the container detention charges are not in any way contingent upon a breach of contract and, as a result, this part of the decision in <i>Paciocco</i> would not apply to container detention.

Opmerkingen

Dit arrest, hoewel negatief in haar uitspraak, bepaalt de juridische basis voor demurrage en detention fees: het is in de kern een huurovereenkomst, en het overschrijden van de deadlines is daarmee geen contractbreuk (waar dan een boete betaald moeten worden). Hiermee is de discussie over de hoogte van de demurrage fees in feite puur een commerciële discussie tussen rederij en klant.

"Azap"	
Name	CMA CGM SA v Azap Motors Inc
Year	2015
Court	US Magistrate Judge
Topic	Dispute over shipping costs, including demurrage, as a result of Silent Seizure by Customs
Facts	Starting in July 2013, U.S. Customs placed a "silent hold" on AZAP's cargo, detaining it at the Port of Savannah, Georgia, as part of an ongoing criminal investigation. Shippers, such as AZAP, were not informed that their cargo was seized for a period of approximately three weeks. In addition, because of the "silent hold," AZAP continued to retrieve, load, and deliver new cargo in CMA containers, all of which was also seized. CMA argues that under the terms of the parties' shipping contract, AZAP is liable for the charges that resulted from each shipment's delay. Demurrage and detention charges represent the largest amount of claimed damages. AZAP does not dispute CMA's calculation of amounts that would be due under the agreed-upon rates, but it denies liability based on legal and equitable positions set forth in its brief.
Held	AZAP Motors has to pay nearly all claimed costs. From the face of the parties' contract and incorporated tariffs that AZAP is liable for the costs associated with the seizure of its cargo. Specifically, pursuant to Tariff 028, AZAP - as the merchant of the cargo - is responsible for demurrage charges and any other costs that resulted when its cargo was seized. These other charges include documentation fees, cancelled booking fees, and freight charges. Because there is no ambiguity in the terms of the parties' contract, the court should enforce the contract absent some valid affirmative defense.
Rule	Contractual terms are in principle leading on liability for demurrage

MSC v Cottonex Anstalt	
Name	MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt
Year	2016
Court	Court of Appeal (Civil Division) (UK)
Topic	Affirmation and repudiatory breach of contract – demurrage claim
Facts	MSC agreed to ship 35 containers of Cottonex's cotton to Bangladesh, where a buyer had agreed to purchase the cotton. The contract allowed 14 days from the date the containers were put ashore in Bangladesh for the containers to be returned to MSC (the 14 day period), after which time daily demurrage charges were imposed, without any time limit. While in transit, there was a collapse in the price of raw cotton and the buyer, having paid for the order, refused to collect it on arrival. The port authority subsequently refused to let anyone unload the containers without a Court Order, thus preventing Cottonex from returning them to MSC. On 27 September 2011, Cottonex informed MSC that it no longer had legal title to the cotton, but MSC insisted that the contract remained in place and that the demurrage charges would continue. On 02 February 2012, MSC offered to sell the containers to Cottonex in order to stop the demurrage charges, but the sale was never concluded as the parties could not agree a price.
asked	MSC issued proceedings to claim the liquidated damages from the end of the 14 day period until such time that Cottonex returned the containers.
Held	The High Court held that <u>MSC should not be permitted to keep the contract alive for the sole purpose of claiming demurrage charges</u> indefinitely unless it had a "legitimate interest" in doing so (applying White & Carter (Councils) v McGregor [1962] AC 413). It also held that the choice of whether to terminate or affirm a contract in response to a repudiatory breach should be exercised in good faith. MSC was entitled to liquidated damages from the expiration of the 14-day period until 27 September 2011 (the date on Cottonex repudiated the contract).
Rule	Demurrage should not exceed the commercial target.

Opmerking

Dit is een vrij cruciaal arrest in de discussie over demurrage en detention. In dit arrest is vastgesteld dat er een redelijke limiet moet zijn voor de totale demurrage rekening die een partij van een rederij gepresenteerd krijgt. Die rekening kan niet hoger zijn dan het commerciële verlies, en de demurrage teller kan ook niet oneindig doorlopen.

Blokker vs Mitsui / MOL	
Name	ECLI:NL:GHAMS:2018:3773 Blokker vs Mitsui / MOL
Year	2018
Court	Hof Amsterdam
Topic	Way of publishing demurrage rates
Facts	Framework agreement for maritime transport of goods concluded between Blokker and MOL, the line agent of liner Mitsui. The agreement provides for all-in rates and also states 'Demurrage 5 days at POD, Detention 25 days average for all BUs at destination CY'. For the transport of Blokker's goods, as subsequently carried out by Mitsui's vessels, bills of lading are issued in each case. These name Blokker as consignee and Mitsui as carrier and state among other things: 'The Terms of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are obtainable from the Carrier upon request.' Alleging that Blokker was late in returning the containers used in the transport, Mitsui and MOL claimed payment of the demurrage and detention costs charged to Blokker, after reduction of EUR 300,795.
Held	Usually, demurrage and detention is included as a damage clause in the BL terms & conditions. The clause then refers to the booking confirmation for the free time and rates charged. Many shipping companies have their own scales setting the amount of demurrage and detention and publish them on their websites. This has the advantage (for the shipping company) that, in a case, the shipping company does not have to prove that and how much damage it has suffered. Publishing the rates on the website is allowed, even if this requires several clicks. This is also the opinion of the Amsterdam Court of Appeal (which was an interlocutory judgment), which indicates that the compensation for demurrage and detention and the number of free time should be negotiated between client and shipowner. Whether other agreements can be reached in practice will depend on the position of the parties, the hustle and bustle at the terminals, the hustle and bustle at the shipping company and the scope of the agreement (the number of containers booked).
Rule	Publishing the rates on the website is allowed, even if this requires several clicks.

Opmerking

Dit arrest biedt rederijen de mogelijkheid om de demurrage tarieven flexibel te maken, door in het contract op te nemen dat de tarieven gepubliceerd worden op de website. Op die website kunnen de tarieven in principe dagelijks worden aangepast. Dat klanten dan een beetje moeten zoeken, en ook goed moeten opletten, wordt in dit arrest geoorloofd.

Antwerp Commercial Court	
Name	Antwerp Commercial Court, 28 August 2018
Year	2018
Court	Belgian Commercial Court
Topic	Return of container – demurrage
Facts	In this case, the shipping line tried to collect demurrage charges from the forwarder for a container in merchant haulage, even though the very same shipping line was responsible for the demurrage charges that had been incurred, on account of having cancelled the pickup of forwarder's container and having given priority to a barge with containers under its own control (carrier haulage).
Held	The court established that the forwarder had done all that was necessary to arrange for the pick-up of the container in a timely manner, but the congestion in the terminal led to the inability of the terminal to release the container. Furthermore, it was established that the terminal (acting as sub- contractor of the shipping line) gave priority to a barge with containers purely under the control of the shipping line. <u>In other words, the container under merchant haulage (which was booked by the forwarder well in advance) was cancelled in favour of containers controlled by the shipping line.</u> The Commercial Court's judgement against the practice of carrier haulage is highly relevant to fair competition in Europe and the ability of forwarders to move containers under merchant haulage. Discriminating against merchant haulage, as organised by shippers or forwarders, vis-à-vis carrier haulage, organised by the carrier, may be considered as anti-competitive behaviour with regards to EU competition rules.
Rule	The court ruled that the forwarder could not be held responsible for a situation controlled by the terminal, which had been engaged by the shipping company, giving priority to containers under carrier haulage. The forwarder did not have to pay the demurrage.

Opmerking

In het licht van de COVID-gerelateerde congestie op terminals is dit ook een belangrijk arrest. In een aantal gevallen liep voor verladers de demurrage/detention-rekening op omdat zij geen toegang kregen tot een zeeterminal om hun container op te halen, dan wel terug te brengen. Dit arrest stelt dat in dat geval de verlader die kosten niet hoeft te betalen.

Een ander aspect in dit arrest is dat de rederij niet zomaar kan besluiten om zelf de container naar het achterland te brengen (om wat voor reden dan ook), als de contractvorm merchant haulage is.

Een complicerende factor is natuurlijk wel de bewijsbaarheid van deze inleverbeperking. De klant moet wel een goede administratie bijhouden van de discussie over toegang tot de terminal om dit vervolgens (maanden later) nog te kunnen staven in een dispuut over de demurrage-rekening.

The “Amalie Essberger”	
Name	“Amalie Essberger” Tankreederei Gmbh & Co Kg v Marubeni Corporation
Year	2019
Court	Queen’s Bench Division – Commercial Court (UK)
Topic	Demurrage — Time-bar — Claim to be presented with all supporting documents within 90 days of discharge — Meaning of “supporting documents” — Whether all supporting documents had to be supplied at same time as claim — Whether demurrage claim time-barred.
Facts	The vessel Amalie Essberger was chartered on an amended Asbatankvoy form for a voyage from Rotterdam to Castellon, Spain to carry a cargo of cyclohexane. The cargo was discharged by 21 December 2017. On 22 December 2017 the owners submitted, by email, a demurrage claim in the sum of US\$154,875. The claim was submitted to the charterers via the broker. In the email, the broker said that the “Owner’s demurrage invoice together with their laytime calculation and support documents” were attached and asked the charterers to “immediately advise if any documents are missing in order for you to review this claim”. The charterers failed to pay the claim and the owners brought the present proceedings. The charterers denied liability and contended that the claim was time-barred because it was not submitted in accordance with the requirements of Rider Clause 5 of the charterparty within the permitted time period of 90 days.
Asked	The charterers applied for summary judgment on the ground that the owners had no real prospect of succeeding in their claim for demurrage because of the time bar defence. The application proceeded on the basis that when the demurrage claim was submitted the owners provided the charterers with the vessel’s and/or terminal’s time logs, the notices of readiness and the vessel’s pumping logs for the discharge ports; and that the vessel’s pumping log for the loading port and a letter of protest issued by the master did not accompany the demurrage claim, albeit that both those documents had earlier been provided by the owners to the charterers.
Held	1. There was no requirement that the owners had to submit “relevant”, including adverse, documents, insofar as they were not “supporting” documents. However, the four listed categories of documents in Rider Clause 5 had to be provided in support of the demurrage claim even if they were strictly irrelevant to the claim. <u>Accordingly, the loading port pumping log and the master’s letter of protest were required to be submitted in support of the demurrage claim within the 90-day time period referred to in the clause</u> 2. <u>The supporting documents did not have to be provided at the same time as the demurrage claim.</u> The only temporal requirement affecting the supporting documents was that they were provided within 90 days of the completion of discharge. 3. Accordingly, the charterers’ application for summary judgment on the ground that the owners’ demurrage claim was time-barred would be dismissed.
Rule	Supporting documents do not have to be provided at the same time as a demurrage claim.

CMA-CGM t./ Robema	
Name	CMA CGM t./ Robema
Year	2019
Court	Court of Commerce Antwerp
Topic	Claim for demurrage by the shipping line – custody by customs
Facts	In this case, the shipping line charged demurrage and storage costs over a period of more than 4 years. Since the containers were never picked up by the customer/consignee, no detention costs were charged. 2 months after the containers arrived at the port of destination, they were seized by the customs authorities. Since the containers were transferred to customs, they were no longer under custody of the terminal or the shipping line. However, the shipping line kept claiming demurrage.
Held	The Court of Commerce of Antwerp defined ‘demurrage costs’ as <u>costs that are charged by the shipping line to the customer for keeping the container within the terminal for a period longer than the agreed free period</u>. According to this definition, no demurrage costs may be charged for containers that left the terminal. The Court of Commerce decided that, as of the moment the customs authorities took possession of the goods, charging of demurrage and storage costs by the shipping line was no longer justified as the containers were no longer under control/custody of the carrier/shipping line. According to the shipping line in this case, demurrage and storage costs should be considered as part of the freight (accessorium of the freight). The Court decided that, even if these costs were considered an accessorium of the freight, the shipping line was no longer allowed to charge demurrage costs when the duties of the shipping line under the contract of carriage came to an end. As of the moment customs authorities took custody over the containers, the shipping line could no longer fulfil its contractual obligation under the contract of sea transport to deliver the goods. Therefore, any continuation of the contract for the sole purpose of collecting additional duties was an abuse of rights. <u>In its verdict, the Court judged that the claimed demurrage/detention costs constitute a compensation clause rather than an accessorium of the freight.</u> As a compensation clause is eligible for moderation by the Court, the Court can even mitigate the claim to zero if no actual damage was done. For the assessment of the actual damage, the Court took into account the <u>specific circumstances</u>. In this case, the Court ruled that charging demurrage for more than 4 years was excessive, especially because the shipping line only kept the containers for a very short period of time. Furthermore, the shipping line did not prove in any way the actual damage it suffered. Given the deliberate attempt of the shipping line to mislead the Court about the reality of the services it performed as well as the short period during which the containers were kept by the shipping line, the Court reduced the claimed costs of demurrage to zero. According to the Court, the shipping line would be allowed to claim the replacement value of the container, subject to submitting the supporting documents that prove the value of the container.
Rule	No demurrage was to be charged from the moment the ocean carrier was unable to deliver the goods (due to seizure by Customs)

CMA-CGM t./ Aseco Container Services	
Name	CMA-CGM t./ Aseco Container Services
Year	2019
Court	Belgian Hof van Beroep
Topic	Moment costs for demurrage and detention start running
Facts	in this particular case, the shipping line referred to the tariffs of D&D-costs in the booking conditions. As no reservation was made by the freight forwarder at the moment of booking, the Court decided that the tariffs were clear and therefore enforceable to the freight forwarder. However, the Court also decided that the situation changes when the D&D-costs are charged for a particularly long period. In casu, the D&D-costs were claimed for a period longer than one year after the expiration of free time.
Held	In this case, the Court of Appeal judged that, when a container is not returned within a year after the end of free time, the container should be considered “lost.” Therefore, it was ruled that the shipping line could only claim the replacement value of the container and the detention costs for the past year. The Court decided that claiming detention costs for a particularly long period (in casu, longer than one year) could be considered as “manifest exceeded.” The nature of this consideration is based upon the fact that the costs were disproportionate to the subject of the contract and the actual disadvantage accrued by the shipping line (in relation to the value of a new container).
	Comparison MSC v Cottonex Anstalt: Both the High Court Of Justice in MSC t.v. Cottonex Anstalt and the Antwerp Court Of Appeal in CMA-CGM t.v. Aseco Container Services and others both limit the passage in time of demurrage charges but for the High Court Of Justice 'the parking meter' stops when the agreement is to be considered commercially terminated, for the Antwerp Court Of Appeal in principle one year after the expiry of the free period.
Rule	The Court decided that claiming detention costs for a particularly long period (in casu, longer than one year) could be considered as “manifest exceeded.”

High Court of Genoa	
Name	High Court of Genoa 27 June 2019
Year	2019
Court	High Court of Genoa
Topic	forwarder cannot be held liable when not indicated as 'shipper' in BoL
Facts	In the legal dispute culminating on 27 June 2019, a shipping company pursued before the Genoa High Court jointly and severally an Italian freight forwarder and its principals, claiming €130.000 ca., plus interest and costs, as demurrage accrued as the consequence of the stay of 5 containers at the destination port of Durres (Albania) due to consignee's refusal to receive them. As a matter of fact, the freight forwarder concluded the booking acting as a 'forwarding agent' and stating that its principals were to be indicated as 'shippers' in the Bill of Lading to be issued. Accordingly, the Bill of Lading issued by the shipping company indicated the principals as 'shippers'.
Held	As regards the claim pursued by the shipping company against the freight forwarder, the High Court of Genoa held in its judgment that the shipping line <u>lacked the legal grounds to sue the forwarder</u>. In particular, the judge considered that, pursuant to two recent judgments of the Italian Court of Cassation, when the Bill of Lading indicates the principals as 'shippers', then the forwarder is not liable for containers' demurrage accrued at the port of destination, even though the booking was concluded by the same forwarder. Therefore, since the 'shipper' was to be considered the only liable party, the Court entirely rejected the shipping company's claim against the forwarder. As regards the claim pursued by the shipping company against the principals, the High Court of Genoa considered two main defensive arguments put forward by the latter. Firstly, the judge held that, since sums related to claims for containers' demurrage can be considered as 'penalties' (i.e. liquidated damages) under Italian law, then in principle the defendants were right in invoking the applicability of the Article 1384 of the Italian Civil Code. This provision does allow the judge, upon the party's application, to reduce 'penalties' on an equitable basis if deemed exaggeratedly onerous. However, in this case, the Court did not apply this provision, arguing that the principals could not merely contend that the claimed 'penalties' were exaggeratedly onerous, without giving proper evidence of it, for instance by proving the actual value of containers and/or the disproportion between the value of goods and the sums claimed by the shipping company in that respect. Secondly, the Court upheld in part the further defensive argument raised by principals, stating that the shipping company omitted to take due action in order to minimise the damages in compliance with the Article 1227 (2) of the Italian Civil Code. Therefore, the judge awarded the shipping company a total sum of €68.000, thus substantially reducing its original claim of €130.000 ca. The court rejected the shipping company's claim for demurrage against the freight forwarder who was acting on behalf of its principal, i.e. only <u>as a booking party</u>.
Rule	The Genoa Court held that the freight forwarder cannot be held liable for demurrage if the freight forwarder is not listed as 'shipper' on the BL.

Opmerking

Dit arrest geeft wat invulling over de 'business practice' van rederijen om demurrage te factureren aan dienstverleners van hun eigenlijke klanten. Dit hangt sterk af van welke partijen genoemd zijn in de documentatie die de rederijen opstellen voor het transport (de Bill of lading). In feite moet die rekening naar de partij die als 'shipper' in de Bill of lading is genoemd. In bovenstaand arrest heeft de rederij dat kennelijk niet gedaan, maar is de rekening gestuurd naar de partij waarmee ze rechtstreeks contact hadden (de booking agent). Dit komt in de praktijk overigens veel voor.

“Arebee”	
Name	Cochin port v M/S Arebee Star Maritime Agencies Private Lrt & Ors
Year	2020
Court	Indian Supreme Court
Topic	Levying storage or demurrage charges by ports for abandoned cargo
Facts	The underlying dispute in Arebee concerned a containerized cargo of “old” synthetic woolen rags (“the Cargo”), which lay uncleared at the Cochin Port Trust premises from 1998. The Cargo was destuffed from the container to enable Customs examination. On inspection, the Customs department alleged that the consignment in fact contained “brand new clothes” (and not the rags declared by the consignee). This attracted high duties, penalties and other charges. This misdeclaration of cargo caused significant delays in clearing the goods. The consignees subsequently refused to clear the cargo (largely due to the mounting storage costs). Whilst this dispute between the Consignee and Customs authorities was ongoing, the Cargo and the container lay uncleared at the Port premises. The Port accordingly levied storage charges on the Cargo and the container and looked to the steamer agents/owners of the containers for these dues for the entire period that the cargo remained on the Port’s premises.
Asked	The steamer agents/owners of the containers filed an action before the Kerala High Court, contending that they were not required to pay storage charges beyond the period of 75 days from the date of the landing of the abandoned cargo pursuant to the MPT Act and the Tariff Authority of Major Ports (“TAMP”) Orders dated 10 th November 1999, 19 th July 2000 and 13 th September 2005.
Held	The court affirms the position that once the goods are delivered into the custody of the Port and a receipt is obtained from the Port, the Port cannot then look to the ship-owner/ vessel agent/steamer agent for any charges related to the goods. Thus, goods that are stored on the premises of the Port have a nexus <i>only</i> with the owner or other persons entitled to those goods, and not with the agent of the vessel or the vessel itself.
Rule	The judgment in Arebee has conclusively determined that shipowners and agents are not liable for storage charges imposed by the Port in respect of abandoned/unclaimed cargo, where the cargo has been placed in the Port’s custody and a receipt for the same obtained.

Goderich Exeter Railway Company Ltd vs Shantz Station Terminal Ltd	
Name	Shantz
Year	2020
Court	Court of Appeal Ontario Canada
Topic	Claim for demurrage for railway cars levied on uncontracted party
Facts	The respondent P&H entered into an agreement with CN to ship grain by rail from Western Canada to Ontario. Pursuant to an agreement CN had with the appellant, the appellant carried the grain along its Guelph Line to the Shantz Station where it was unloaded. The Shantz Station was owned by a subsidiary of P&H.
Asked	The appellant claimed that its railcars were detained for longer than the free time stipulated in tariffs it had issued while the respondents unloaded them at the Shantz Station, and that, as the shippers of the grain, the respondents were liable to pay demurrage. The trial judge dismissed the claim, holding that the appellant had not established an express or implied contract with the respondents to be paid demurrage, nor the required elements of a claim for unjust enrichment. The appellant argued that a railway was entitled [page286] to charge demurrage to a shipper that detained its railcars in the absence of any agreement and that the trial judge erred in failing to find an implied contract or to give relief under the doctrine of unjust enrichment.
Held	The appeal was dismissed
Rule	A contract, express or implied, between a railway and a shipper was the required basis for a claim for demurrage.

The “Eternal Bliss”	
Name	K Line Pte Ltd v Priminds Shipping (Hk) Co Ltd
Year	2021
Court	Court of Appeal
Topic	Charterparty (Voyage) — Charterers failing to discharge vessel within allowed laytime — Charterparty providing for payment of demurrage — Receivers bringing cargo claim against owners resulting from delay — Whether owners entitled to damages or an indemnity from charterers — Whether demurrage constituted exclusive remedy to owners.
Facts	The vessel Eternal Bliss was chartered by K Line Pte Ltd (K-Line) to Priminds Shipping (HK) Co Ltd (Priminds) on the Norgrain form. Priminds failed to discharge the vessel within the laytime allowed. No breach of contract was alleged against Priminds other than failure to discharge within the laytime. K-Line said that by reason of the prolonged retention of the cargo on board, the cargo deteriorated without fault on the part of K-Line, and that the cargo would have been in sound condition if it had been timely discharged. K-Line said that it was compelled to meet damages claims brought by the cargo owners and their insurers that were reasonably compromised at a total cost of c.US\$1.1 million.
Asked	K-Line commenced arbitration proceedings against Priminds claiming compensation in respect of the c.US\$1.1 million, by way of damages or under an implied indemnity. Priminds denied liability, contending that the payment of demurrage constituted K-Line's exclusive remedy for the breach of contract in not completing discharge within permitted laytime.
Held	In the absence of any contrary indication in a particular charterparty, demurrage liquidated the whole of the damages arising from a charterer's breach of charter in failing to complete cargo operations within the laytime and not merely some of them. If a shipowner sought to recover damages in addition to demurrage arising from delay, it had to prove a breach of a separate obligation. On the assumed facts Priminds was not liable to pay damages in addition to demurrage for its breach of contract in not completing discharge within the permitted laytime. The Court of Appeal has overturned the decision of the Commercial Court and ruled that, unless otherwise provided in the charterparty, <u>demurrage at the agreed rate is the only remedy available to an owner in the event of losses arising from a voyage charterer's failure to complete loading and/or discharging of cargo within the permitted laytime.</u>
Rule	Unless otherwise provided in the charterparty, demurrage at the agreed rate is the only remedy available to an owner in the event of losses arising from a voyage charterer's failure to complete loading and/or discharging of cargo within the permitted laytime.

Opmerking

Dit arrest beperkt de mogelijkheden van een rederij om aanvullende schade te claimen rondom, in dit geval, het laad en losproces van een schip. In de containerpraktijk zou dit arrest erop kunnen wijzen dat de rederijen eigenlijk niet nog aanvullende fees in rekening kunnen brengen die al afgedekt zijn met de demurrage en detention-fees. Dit is op dit moment wel aan de hand: er zijn rederijen die naast de demurrage en detention-fees nog aanvullende opslagkosten bij klanten in rekening brengen.

The “Maria”	
Name	Euronav NV v Repsol Trading SA
Year	2021
Court	Commercial Court of the High Court of England and Wales
Topic	Demurrage – Time bar – Charterparty providing for demurrage claims to be notified to charterers within 30 days after completion of discharge – Whether “date of completion” to be ascertained according to local time at place of discharge or according to time zone which had the closest and most real connection with the provision in question – Whether claim time-barred
Facts	The MV Maria was chartered on a Shellvoy 6 form for the carriage of crude oil from Brazil to various US ports including Long Beach, California. Owners presented a demurrage claim for US\$ 487,183.12 plus interest. Charterers rejected the same on the basis that it was time barred under to clause 15(3) of the Shellvoy 6 form, which stated that: ‘Owners shall notify Charterers within 30 days after completion of discharge if demurrage has been incurred and any demurrage claim shall be fully documented and received by Charterers, within 90 days after completion. If Owners fail to give notice of or to submit any such claim with Documentation provided available, as required herein, within the limits aforesaid, Charterers’ liability for such demurrage shall be extinguished.’
Asked	The court was asked to consider which time zone should be used to determine the date of completion of discharge for the purposes of clause 15(3): 1. the local time in Long Beach where discharging took place? In this case owners’ claim would be time barred 2. the time zone of either the receiver of the notice or the giver of the notice? In this case owners’ claim would not be time barred; or 3. GMT as the charterparty incorporated English law? In this case owners’ claim would not be time barred.
Held	The court agreed with charterers’ position and found that <u>the date of completion of discharge was to be determined by way of applying the local time at the place of discharge</u> . The court commented that this position ‘avoids confusion and uncertainty, and tallies with the parties’ expectations’. Therefore, owners’ notification in this case was out of time.
Rule	The court agreed with charterers’ position and found that the date of completion of discharge was to be determined by way of applying the local time at the place of discharge.

The “Stena Primorsk”	
Name	CM P-MAX III Limited v Petroleos Del Norte SA
Year	2022
Court	Commercial Court of the High Court of England and Wales
Topic	Owners’ entitlement to disobey charterers’ order on safety grounds – under-keel clearance policy – laytime and demurrage – lightering expenses
Facts	As the vessel’s draft was equal to or less than the declared safe draft at the discharge port, a waiver of the vessel’s under-keel clearance (‘UKC’) policy was necessary. This was granted by the vessel’s technical managers, on the basis that discharge would commence promptly. Shortly after the vessel berthed on 31 March 2019, the master was informed that unloading would take place at a reduced discharge rate. However, as per the master’s assessment this slower rate was not sufficient to meet the UKC policy and he decided to leave the berth and return to anchorage. Despite the fact that on the next day the terminal was able to discharge the cargo at an increased rate, the technical managers refused to grant the waiver for safety concerns and the master was left with no option but to request that the vessel lighter cargo before discharge could take place at the berth.
Asked	Owners brought a demurrage claim against the charterers. The charterers defended the claim mainly on the basis that time was suspended because the owners were in breach of charter by having left the berth on 31 March and refusing to return on 1 April. The key issue was whether the master’s decision not to return to the berth put the owners in breach of charter because the vessel could have safely reached the berth and discharged the cargo always safely afloat.
Held	Irrespective of the terms of the charter, it is clear from the authorities (see The Fontevivo [1975] 1 Lloyd's Rep. 339) that a charterer needs to establish some ‘fault’ on the part of the owner or those the owner is responsible for if time is to be suspended for demurrage purposes. The parties agree that fault is given a wide definition and does not require an actionable breach of contract to be established. Further, <u>the running of time for demurrage purposes will not be interrupted unless there is a ‘fault’ on the owners’ part</u> in refusing to follow lawful instructions. In circumstances where an owner acts in a way authorised by the charterparty, it is unlikely that the owner will be found to be at fault, and hence laytime or demurrage will not be interrupted.
Rule	The running of time for demurrage purposes will not be interrupted unless there is a ‘fault’ on the owners’ part in refusing to follow lawful instructions.

The “Eagle Valencia”	
Name	Aet Inc Ltd v Arcadia Petroleum Ltd
Year	2010
Court	Court of Appeal
Topic	Charterparty (Voyage) — Laytime — Notice of readiness — Whether notice of readiness invalidated by failure to obtain free pratique within six hours — Whether owners’ alternative claim for demurrage "fully and correctly documented" — Shellvoy 5 form with Shell Additional Clauses.
Facts	The oil tanker Eagle Valencia was chartered on the Shellvoy 5 form as amended. The vessel proceeded to the second loadport, Escravos, West Africa, and tendered notice of readiness (the NOR) at 11.48 on 15 January 2007. The berth was occupied, and the vessel was required to wait at anchorage. Port health authority representatives boarded the vessel at the anchorage at 07.30 on 16 January 2007 and free pratique was granted at 08.30 on that same day. At 15.39 on 16 January the master sent an email saying that the vessel was ready to load, without prejudice to the NOR. At 15.53 on 16 January the master sent a further email saying that free pratique had been granted at 08.30. The vessel did not berth until 15.42 on 19 January 2007. Loading commenced at 21.00 on 19 January and was completed at 08.30 on 21 January. Discharge was completed at 01.18 on 11 February 2007. On 8 March 2007 the owners forwarded their claim with supporting documents for demurrage calculated on the basis that laytime began at Escravos six hours after they tendered the NOR at 11.48 on 15 January. A dispute arose relating to the commencement of laytime. The principal issue was whether the NOR was invalidated because the vessel failed to secure free pratique within six hours.
asked	The owners submitted that the NOR met all the requirements of clause 13 of Part II of Shellvoy 5 and that the charterers could not rely upon SAC 22 to invalidate it. They contended that laytime began at Escravos six hours after they tendered the NOR at 11.48 on 15 January.
Held	An essential document in support of every demurrage claim was the notice of readiness, and if the only NOR submitted was a contractually invalid notice the claim could not be said to be "fully and correctly documented" within the wording of clause 15(3) of Part II of Shellvoy 5. It was not unreasonable for charterers to require such a notice nor was it unreasonable to expect owners to supply it. Accordingly, the owners’ alternative claim for demurrage had been extinguished
Rule	The NOR is essential for proving claim for demurrage.

No Name	
Name	Not known
Year	2011
Court	Denmark Maritime and Commercial Court
Topic	Freight forwarder passes demurrage claim resulting from consignee's failure to pick up the containers to consignor
Facts	A Danish manufacturer of equipment for poultry production units (the Consignor) had in July 2005 sold a large quantity of goods to an Iranian buyer (the Consignee). The Consignor entered into a contract with a freight forwarding company (the Freight Forwarder) for the carriage of the goods from Aarhus in Denmark to the Consignor in Bandar Abbas, Iran. The goods were packed in 11 containers which were first carried by sea from Aarhus to Hamburg. From there the containers were shipped by a shipping line to Bandar Abbas. The delivery in Iran was handled by the freight forwarder's local partner (the Agent). The 11 containers belonged to the shipping line which carried the containers from Hamburg to Bandar Abbas. According to the standard conditions of the shipping line, the containers were to be returned within ten days from the arrival of the shipping vessel to Bandar Abbas, and demurrage was payable in case of late return of the containers. The FBLs (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bills of Lading) which the Freight Forwarder had issued to the Consignor in connection with the contract of carriage read in clause 13.3 as follows: <i>"All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the goods shall be paid by the Merchant. Where equipment is supplied by the Freight Forwarder, the Merchant shall pay all demurrage and charges which are not due to a fault or neglect of the Freight Forwarder."</i> The Consignee in Bandar Abbas did not return the containers. The shipping line then raised a claim for demurrage against the Consignee but did not succeed in making the Consignee pay. In October 2006, the Freight Forwarder informed the Consignor that the Consignee had not returned the containers. At the end of December 2006, the Freight Forwarder forwarded an e-mail from the Agent saying that demurrage of USD 70,000 was payable. In March 2007, the Agent bought the containers from the shipping line and withheld in May 2009 three new containers from the Consignor as security for the demurrage claim. In July 2009 the Agent passed on the claim for USD 119,841 to the Freight Forwarder. The amount was said to cover the demurrage incurred as well as the release of the 11 containers.
asked	The Freight Forwarder sued the Consignor in March 2010. In addition to the claim for demurrage and the release of the containers, the Freight Forwarder alleged that the Consignor was to pay travelling expenses and the costs of the Agent's withholding of the three new containers.
Held	The Court held that the containers had not been provided by the freight forwarder, but by the shipping line, and therefore the Court dismissed the claim. Moreover, the claim had lapsed because of inactivity / time limitation.
Rule	The judgment shows that the FBL clause does not make it possible under Danish law to pass on claims concerning equipment which has only indirectly been placed at disposal by the Freight Forwarder. In cases where the claim concerns demurrage incurred as a result of late return of containers, it is, as a general rule, a matter between the shipping line which has placed the containers at disposal and the consignee of the goods. The judgment also shows that in all circumstances, claims arising from the carriage of goods will lapse if too much time passes before the claim is raised against the consignor.

The “Team Anmaj”	
Name	Glencore Energy (Uk) Ltd v Sonol Israel Ltd
Year	2011
Court	Queen’s Bench Division – Commercial Court
Topic	Sale of goods — Demurrage — Whether demurrage provisions in sale contract constituted freestanding obligation or indemnity — Date of accrual of obligation to pay demurrage — Whether sellers’ claim for demurrage time-barred.
Facts	On 15 December 2004 and on 10 January 2005 the claimant sellers entered into two contracts to sell 18,100 mt of gasoil to the defendant buyers to be delivered between 1 and 12 January 2005 at Ashkelon, Israel. 12,500 mt were to be delivered under the first contract and 5,600 mt under the second contract. The sellers had purchased the cargo on cif terms from BP. The carrying vessel, Team Anmaj, arrived at Ashkelon at 17.00 on 28 December 2004 and tendered notice of readiness. No berth was available and she only arrived at the berth on 9 January 2005. Discharge was completed at 00.25 on 11 January 2005. BP presented its demurrage claim to the sellers on 27 April 2005. The sellers issued a demurrage invoice to the buyers on 28 April 2005. The last day on which demurrage was claimed was 10 January 2005. On 19 April 2011 the sellers brought proceedings against the buyers claiming sums due and owing under the demurrage invoice. The buyers applied to strike out the claim. They submitted that the demurrage provisions in the sale contract were freestanding independent obligations by the buyers to pay demurrage, and that the claim was time-barred. The sellers said that their cause of action did not accrue until the date on which they presented their demurrage invoice to the buyers. They said that the buyers’ approach did not make commercial sense because it involved the cause of action accruing before 10 January 2005 when the second sale contract was concluded; moreover, parties who were far removed from the underlying charterparty would be unable to quantify the claim for demurrage at the time the obligation accrued.
Held	Held by QBD (Comm Ct) (Beatson J) that the claim was time-barred and would be struck out. (1) Where a sale contract incorporated the terms of a charterparty relating to demurrage in an otherwise independent sale contract containing provisions about laytime, the obligation in the sale contract was generally to be construed as an independent demurrage obligation and not as an indemnity
Rule	Demurrage provisions in a sale contract is generally to be seen as a freestanding obligation or indemnity.

Paciocco	
Name	Paciocco v ANZ Banking Group Ltd
Year	2014
Court	Federal Court of Australia
Topic	Class action suit to recoup banking fees
Facts	Over 43,000 customers joined in the class action against ANZ to recover various bank fees, alleging that they were unfair, unconscionable and penalties which were illegal because they exceeded the actual cost to the bank of customers overdrawing their accounts or being late on their repayments. The fees included honour and dishonour fees on bank accounts, over the limit fees as well as late payment fees. A penalty is a fixed amount required to be paid for a breach of contract, which is not a genuine estimate of the actual loss arising from the breach. The High Court in <i>Andrews v ANZ Banking Group (2014)</i>, however, took a broader approach on the issue of penalties and held that a fee could constitute a penalty not only if it is payable upon a breach of contract, but also if it is payable to secure an obligation or performance by the party subject to the fee.
asked	
Held	In <i>Paciocco</i>, the Court held that the correct approach is to analyse the fee payable on breach of a term of the contract. One must then ask whether the stipulated fee is charged in order to secure the performance of a primary obligation. If so, is the fee a genuine pre-estimate of the damage suffered as a result of that party's non-performance and is it "extravagant and unconscionable in amount in comparison with the greatest loss that could conceivably be proved"? If the answer to that question is 'no', then the stipulated fee will not be enforceable against the party liable for the payment of that fee to the extent that it exceeds the amount of the damage suffered.
Rule	If the principles in <i>Paciocco</i> are applied to container detention charges, the question must be asked whether they too could constitute a penalty, particularly if a breach of contract is no longer an essential element in determining whether a fee is, in essence, a penalty. The question becomes more important also given that there can be little dispute that the imposition of detention charges are intended to scare customers into returning containers prior to the expiry of the free time. If the charges do amount to a penalty, it must then be asked whether the detention fee is so excessive compared to the actual loss suffered by the owner of the containers as a result of the customer failing to return the containers on time. However, it would seem clear that the container detention charges are not in any way contingent upon a breach of contract and, as a result, this part of the decision in <i>Paciocco</i> would not apply to container detention.

Opmerkingen

Dit arrest, hoewel negatief in haar uitspraak, bepaalt de juridische basis voor demurrage en detention fees: het is in de kern een huurovereenkomst, en het overschrijden van de deadlines is daarmee geen contractbreuk (waar dan een boete betaald moeten worden). Hiermee is de discussie over de hoogte van de demurrage fees in feite puur een commerciële discussie tussen rederij en klant.

"Azap"	
Name	CMA CGM SA v Azap Motors Inc
Year	2015
Court	US Magistrate Judge
Topic	Dispute over shipping costs, including demurrage, as a result of Silent Seizure by Customs
Facts	Starting in July 2013, U.S. Customs placed a "silent hold" on AZAP's cargo, detaining it at the Port of Savannah, Georgia, as part of an ongoing criminal investigation. Shippers, such as AZAP, were not informed that their cargo was seized for a period of approximately three weeks. In addition, because of the "silent hold," AZAP continued to retrieve, load, and deliver new cargo in CMA containers, all of which was also seized. CMA argues that under the terms of the parties' shipping contract, AZAP is liable for the charges that resulted from each shipment's delay. Demurrage and detention charges represent the largest amount of claimed damages. AZAP does not dispute CMA's calculation of amounts that would be due under the agreed-upon rates, but it denies liability based on legal and equitable positions set forth in its brief.
Held	AZAP Motors has to pay nearly all claimed costs. From the face of the parties' contract and incorporated tariffs that AZAP is liable for the costs associated with the seizure of its cargo. Specifically, pursuant to Tariff 028, AZAP - as the merchant of the cargo - is responsible for demurrage charges and any other costs that resulted when its cargo was seized. These other charges include documentation fees, cancelled booking fees, and freight charges. Because there is no ambiguity in the terms of the parties' contract, the court should enforce the contract absent some valid affirmative defense.
Rule	Contractual terms are in principle leading on liability for demurrage

MSC v Cottonex Anstalt	
Name	MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt
Year	2016
Court	Court of Appeal (Civil Division) (UK)
Topic	Affirmation and repudiatory breach of contract – demurrage claim
Facts	MSC agreed to ship 35 containers of Cottonex's cotton to Bangladesh, where a buyer had agreed to purchase the cotton. The contract allowed 14 days from the date the containers were put ashore in Bangladesh for the containers to be returned to MSC (the 14 day period), after which time daily demurrage charges were imposed, without any time limit. While in transit, there was a collapse in the price of raw cotton and the buyer, having paid for the order, refused to collect it on arrival. The port authority subsequently refused to let anyone unload the containers without a Court Order, thus preventing Cottonex from returning them to MSC. On 27 September 2011, Cottonex informed MSC that it no longer had legal title to the cotton, but MSC insisted that the contract remained in place and that the demurrage charges would continue. On 02 February 2012, MSC offered to sell the containers to Cottonex in order to stop the demurrage charges, but the sale was never concluded as the parties could not agree a price.
asked	MSC issued proceedings to claim the liquidated damages from the end of the 14 day period until such time that Cottonex returned the containers.
Held	The High Court held that <u>MSC should not be permitted to keep the contract alive for the sole purpose of claiming demurrage charges</u> indefinitely unless it had a "legitimate interest" in doing so (applying White & Carter (Councils) v McGregor [1962] AC 413). It also held that the choice of whether to terminate or affirm a contract in response to a repudiatory breach should be exercised in good faith. MSC was entitled to liquidated damages from the expiration of the 14-day period until 27 September 2011 (the date on Cottonex repudiated the contract).
Rule	Demurrage should not exceed the commercial target.

Opmerking

Dit is een vrij cruciaal arrest in de discussie over demurrage en detention. In dit arrest is vastgesteld dat er een redelijke limiet moet zijn voor de totale demurrage rekening die een partij van een rederij gepresenteerd krijgt. Die rekening kan niet hoger zijn dan het commerciële verlies, en de demurrage teller kan ook niet oneindig doorlopen.

Blokker vs Mitsui / MOL	
Name	ECLI:NL:GHAMS:2018:3773 Blokker vs Mitsui / MOL
Year	2018
Court	Hof Amsterdam
Topic	Way of publishing demurrage rates
Facts	Framework agreement for maritime transport of goods concluded between Blokker and MOL, the line agent of liner Mitsui. The agreement provides for all-in rates and also states 'Demurrage 5 days at POD, Detention 25 days average for all BUs at destination CY'. For the transport of Blokker's goods, as subsequently carried out by Mitsui's vessels, bills of lading are issued in each case. These name Blokker as consignee and Mitsui as carrier and state among other things: 'The Terms of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are obtainable from the Carrier upon request.' Alleging that Blokker was late in returning the containers used in the transport, Mitsui and MOL claimed payment of the demurrage and detention costs charged to Blokker, after reduction of EUR 300,795.
Held	Usually, demurrage and detention is included as a damage clause in the BL terms & conditions. The clause then refers to the booking confirmation for the free time and rates charged. Many shipping companies have their own scales setting the amount of demurrage and detention and publish them on their websites. This has the advantage (for the shipping company) that, in a case, the shipping company does not have to prove that and how much damage it has suffered. Publishing the rates on the website is allowed, even if this requires several clicks. This is also the opinion of the Amsterdam Court of Appeal (which was an interlocutory judgment), which indicates that the compensation for demurrage and detention and the number of free time should be negotiated between client and shipowner. Whether other agreements can be reached in practice will depend on the position of the parties, the hustle and bustle at the terminals, the hustle and bustle at the shipping company and the scope of the agreement (the number of containers booked).
Rule	Publishing the rates on the website is allowed, even if this requires several clicks.

Opmerking

Dit arrest biedt rederijen de mogelijkheid om de demurrage tarieven flexibel te maken, door in het contract op te nemen dat de tarieven gepubliceerd worden op de website. Op die website kunnen de tarieven in principe dagelijks worden aangepast. Dat klanten dan een beetje moeten zoeken, en ook goed moeten opletten, wordt in dit arrest geoorloofd.

Antwerp Commercial Court	
Name	Antwerp Commercial Court, 28 August 2018
Year	2018
Court	Belgian Commercial Court
Topic	Return of container – demurrage
Facts	In this case, the shipping line tried to collect demurrage charges from the forwarder for a container in merchant haulage, even though the very same shipping line was responsible for the demurrage charges that had been incurred, on account of having cancelled the pickup of forwarder's container and having given priority to a barge with containers under its own control (carrier haulage).
Held	The court established that the forwarder had done all that was necessary to arrange for the pick-up of the container in a timely manner, but the congestion in the terminal led to the inability of the terminal to release the container. Furthermore, it was established that the terminal (acting as sub-contractor of the shipping line) gave priority to a barge with containers purely under the control of the shipping line. <u>In other words, the container under merchant haulage (which was booked by the forwarder well in advance) was cancelled in favour of containers controlled by the shipping line.</u> The Commercial Court's judgement against the practice of carrier haulage is highly relevant to fair competition in Europe and the ability of forwarders to move containers under merchant haulage. Discriminating against merchant haulage, as organised by shippers or forwarders, vis-à-vis carrier haulage, organised by the carrier, may be considered as anti-competitive behaviour with regards to EU competition rules.
Rule	The court ruled that the forwarder could not be held responsible for a situation controlled by the terminal, which had been engaged by the shipping company, giving priority to containers under carrier haulage. The forwarder did not have to pay the demurrage.

Opmerking

In het licht van de COVID-gerelateerde congestie op terminals is dit ook een belangrijk arrest. In een aantal gevallen liep voor verladers de demurrage/detention-rekening op omdat zij geen toegang kregen tot een zeeterminal om hun container op te halen, dan wel terug te brengen. Dit arrest stelt dat in dat geval de verlader die kosten niet hoeft te betalen.

Een ander aspect in dit arrest is dat de rederij niet zomaar kan besluiten om zelf de container naar het achterland te brengen (om wat voor reden dan ook), als de contractvorm merchant haulage is.

Een complicerende factor is natuurlijk wel de bewijsbaarheid van deze inleverbeperking. De klant moet wel een goede administratie bijhouden van de discussie over toegang tot de terminal om dit vervolgens (maanden later) nog te kunnen staven in een dispuut over de demurrage-rekening.

The “Amalie Essberger”	
Name	“Amalie Essberger” Tankreederei Gmbh & Co Kg v Marubeni Corporation
Year	2019
Court	Queen’s Bench Division – Commercial Court (UK)
Topic	Demurrage — Time-bar — Claim to be presented with all supporting documents within 90 days of discharge — Meaning of “supporting documents” — Whether all supporting documents had to be supplied at same time as claim — Whether demurrage claim time-barred.
Facts	The vessel Amalie Essberger was chartered on an amended Asbatankvoy form for a voyage from Rotterdam to Castellon, Spain to carry a cargo of cyclohexane. The cargo was discharged by 21 December 2017. On 22 December 2017 the owners submitted, by email, a demurrage claim in the sum of US\$154,875. The claim was submitted to the charterers via the broker. In the email, the broker said that the “Owner’s demurrage invoice together with their laytime calculation and support documents” were attached and asked the charterers to “immediately advise if any documents are missing in order for you to review this claim”. The charterers failed to pay the claim and the owners brought the present proceedings. The charterers denied liability and contended that the claim was time-barred because it was not submitted in accordance with the requirements of Rider Clause 5 of the charterparty within the permitted time period of 90 days.
Asked	The charterers applied for summary judgment on the ground that the owners had no real prospect of succeeding in their claim for demurrage because of the time bar defence. The application proceeded on the basis that when the demurrage claim was submitted the owners provided the charterers with the vessel’s and/or terminal’s time logs, the notices of readiness and the vessel’s pumping logs for the discharge ports; and that the vessel’s pumping log for the loading port and a letter of protest issued by the master did not accompany the demurrage claim, albeit that both those documents had earlier been provided by the owners to the charterers.
Held	1. There was no requirement that the owners had to submit “relevant”, including adverse, documents, insofar as they were not “supporting” documents. However, the four listed categories of documents in Rider Clause 5 had to be provided in support of the demurrage claim even if they were strictly irrelevant to the claim. <u>Accordingly, the loading port pumping log and the master’s letter of protest were required to be submitted in support of the demurrage claim within the 90-day time period referred to in the clause</u> 2. <u>The supporting documents did not have to be provided at the same time as the demurrage claim.</u> The only temporal requirement affecting the supporting documents was that they were provided within 90 days of the completion of discharge. 3. Accordingly, the charterers’ application for summary judgment on the ground that the owners’ demurrage claim was time-barred would be dismissed.
Rule	Supporting documents do not have to be provided at the same time as a demurrage claim.

CMA-CGM t./ Robema	
Name	CMA CGM t./ Robema
Year	2019
Court	Court of Commerce Antwerp
Topic	Claim for demurrage by the shipping line – custody by customs
Facts	In this case, the shipping line charged demurrage and storage costs over a period of more than 4 years. Since the containers were never picked up by the customer/consignee, no detention costs were charged. 2 months after the containers arrived at the port of destination, they were seized by the customs authorities. Since the containers were transferred to customs, they were no longer under custody of the terminal or the shipping line. However, the shipping line kept claiming demurrage.
Held	The Court of Commerce of Antwerp defined ‘demurrage costs’ as <u>costs that are charged by the shipping line to the customer for keeping the container within the terminal for a period longer than the agreed free period</u>. According to this definition, no demurrage costs may be charged for containers that left the terminal. The Court of Commerce decided that, as of the moment the customs authorities took possession of the goods, charging of demurrage and storage costs by the shipping line was no longer justified as the containers were no longer under control/custody of the carrier/shipping line. According to the shipping line in this case, demurrage and storage costs should be considered as part of the freight (accessorium of the freight). The Court decided that, even if these costs were considered an accessorium of the freight, the shipping line was no longer allowed to charge demurrage costs when the duties of the shipping line under the contract of carriage came to an end. As of the moment customs authorities took custody over the containers, the shipping line could no longer fulfil its contractual obligation under the contract of sea transport to deliver the goods. Therefore, any continuation of the contract for the sole purpose of collecting additional duties was an abuse of rights. <u>In its verdict, the Court judged that the claimed demurrage/detention costs constitute a compensation clause rather than an accessorium of the freight.</u> As a compensation clause is eligible for moderation by the Court, the Court can even mitigate the claim to zero if no actual damage was done. For the assessment of the actual damage, the Court took into account the <u>specific circumstances</u>. In this case, the Court ruled that charging demurrage for more than 4 years was excessive, especially because the shipping line only kept the containers for a very short period of time. Furthermore, the shipping line did not prove in any way the actual damage it suffered. Given the deliberate attempt of the shipping line to mislead the Court about the reality of the services it performed as well as the short period during which the containers were kept by the shipping line, the Court reduced the claimed costs of demurrage to zero. According to the Court, the shipping line would be allowed to claim the replacement value of the container, subject to submitting the supporting documents that prove the value of the container.
Rule	No demurrage was to be charged from the moment the ocean carrier was unable to deliver the goods (due to seizure by Customs)

CMA-CGM t./ Aseco Container Services	
Name	CMA-CGM t./ Aseco Container Services
Year	2019
Court	Belgian Hof van Beroep
Topic	Moment costs for demurrage and detention start running
Facts	in this particular case, the shipping line referred to the tariffs of D&D-costs in the booking conditions. As no reservation was made by the freight forwarder at the moment of booking, the Court decided that the tariffs were clear and therefore enforceable to the freight forwarder. However, the Court also decided that the situation changes when the D&D-costs are charged for a particularly long period. In casu, the D&D-costs were claimed for a period longer than one year after the expiration of free time.
Held	In this case, the Court of Appeal judged that, when a container is not returned within a year after the end of free time, the container should be considered “lost.” Therefore, it was ruled that the shipping line could only claim the replacement value of the container and the detention costs for the past year. The Court decided that claiming detention costs for a particularly long period (in casu, longer than one year) could be considered as “manifest exceeded.” The nature of this consideration is based upon the fact that the costs were disproportionate to the subject of the contract and the actual disadvantage accrued by the shipping line (in relation to the value of a new container).
	Comparison MSC v Cottonex Anstalt: Both the High Court Of Justice in MSC t.v. Cottonex Anstalt and the Antwerp Court Of Appeal in CMA-CGM t.v. Aseco Container Services and others both limit the passage in time of demurrage charges but for the High Court Of Justice 'the parking meter' stops when the agreement is to be considered commercially terminated, for the Antwerp Court Of Appeal in principle one year after the expiry of the free period.
Rule	The Court decided that claiming detention costs for a particularly long period (in casu, longer than one year) could be considered as “manifest exceeded.”

High Court of Genoa	
Name	High Court of Genoa 27 June 2019
Year	2019
Court	High Court of Genoa
Topic	forwarder cannot be held liable when not indicated as 'shipper' in BoL
Facts	In the legal dispute culminating on 27 June 2019, a shipping company pursued before the Genoa High Court jointly and severally an Italian freight forwarder and its principals, claiming €130.000 ca., plus interest and costs, as demurrage accrued as the consequence of the stay of 5 containers at the destination port of Durres (Albania) due to consignee's refusal to receive them. As a matter of fact, the freight forwarder concluded the booking acting as a 'forwarding agent' and stating that its principals were to be indicated as 'shippers' in the Bill of Lading to be issued. Accordingly, the Bill of Lading issued by the shipping company indicated the principals as 'shippers'.
Held	As regards the claim pursued by the shipping company against the freight forwarder, the High Court of Genoa held in its judgment that the shipping line <u>lacked the legal grounds to sue the forwarder</u>. In particular, the judge considered that, pursuant to two recent judgments of the Italian Court of Cassation, when the Bill of Lading indicates the principals as 'shippers', then the forwarder is not liable for containers' demurrage accrued at the port of destination, even though the booking was concluded by the same forwarder. Therefore, since the 'shipper' was to be considered the only liable party, the Court entirely rejected the shipping company's claim against the forwarder. As regards the claim pursued by the shipping company against the principals, the High Court of Genoa considered two main defensive arguments put forward by the latter. Firstly, the judge held that, since sums related to claims for containers' demurrage can be considered as 'penalties' (i.e. liquidated damages) under Italian law, then in principle the defendants were right in invoking the applicability of the Article 1384 of the Italian Civil Code. This provision does allow the judge, upon the party's application, to reduce 'penalties' on an equitable basis if deemed exaggeratedly onerous. However, in this case, the Court did not apply this provision, arguing that the principals could not merely contend that the claimed 'penalties' were exaggeratedly onerous, without giving proper evidence of it, for instance by proving the actual value of containers and/or the disproportion between the value of goods and the sums claimed by the shipping company in that respect. Secondly, the Court upheld in part the further defensive argument raised by principals, stating that the shipping company omitted to take due action in order to minimise the damages in compliance with the Article 1227 (2) of the Italian Civil Code. Therefore, the judge awarded the shipping company a total sum of €68.000, thus substantially reducing its original claim of €130.000 ca. The court rejected the shipping company's claim for demurrage against the freight forwarder who was acting on behalf of its principal, i.e. only <u>as a booking party</u>.
Rule	The Genoa Court held that the freight forwarder cannot be held liable for demurrage if the freight forwarder is not listed as 'shipper' on the BL.

Opmerking

Dit arrest geeft wat invulling over de 'business practice' van rederijen om demurrage te factureren aan dienstverleners van hun eigenlijke klanten. Dit hangt sterk af van welke partijen genoemd zijn in de documentatie die de rederijen opstellen voor het transport (de Bill of lading). In feite moet die rekening naar de partij die als 'shipper' in de Bill of lading is genoemd. In bovenstaand arrest heeft de rederij dat kennelijk niet gedaan, maar is de rekening gestuurd naar de partij waarmee ze rechtstreeks contact hadden (de booking agent). Dit komt in de praktijk overigens veel voor.

“Arebee”	
Name	Cochin port v M/S Arebee Star Maritime Agencies Private Lrt & Ors
Year	2020
Court	Indian Supreme Court
Topic	Levying storage or demurrage charges by ports for abandoned cargo
Facts	The underlying dispute in Arebee concerned a containerized cargo of “old” synthetic woolen rags (“the Cargo”), which lay uncleared at the Cochin Port Trust premises from 1998. The Cargo was destuffed from the container to enable Customs examination. On inspection, the Customs department alleged that the consignment in fact contained “brand new clothes” (and not the rags declared by the consignee). This attracted high duties, penalties and other charges. This misdeclaration of cargo caused significant delays in clearing the goods. The consignees subsequently refused to clear the cargo (largely due to the mounting storage costs). Whilst this dispute between the Consignee and Customs authorities was ongoing, the Cargo and the container lay uncleared at the Port premises. The Port accordingly levied storage charges on the Cargo and the container and looked to the steamer agents/owners of the containers for these dues for the entire period that the cargo remained on the Port’s premises.
Asked	The steamer agents/owners of the containers filed an action before the Kerala High Court, contending that they were not required to pay storage charges beyond the period of 75 days from the date of the landing of the abandoned cargo pursuant to the MPT Act and the Tariff Authority of Major Ports (“TAMP”) Orders dated 10 th November 1999, 19 th July 2000 and 13 th September 2005.
Held	The court affirms the position that once the goods are delivered into the custody of the Port and a receipt is obtained from the Port, the Port cannot then look to the ship-owner/ vessel agent/steamer agent for any charges related to the goods. Thus, goods that are stored on the premises of the Port have a nexus <i>only</i> with the owner or other persons entitled to those goods, and not with the agent of the vessel or the vessel itself.
Rule	The judgment in Arebee has conclusively determined that shipowners and agents are not liable for storage charges imposed by the Port in respect of abandoned/unclaimed cargo, where the cargo has been placed in the Port’s custody and a receipt for the same obtained.

Goderich Exeter Railway Company Ltd vs Shantz Station Terminal Ltd	
Name	Shantz
Year	2020
Court	Court of Appeal Ontario Canada
Topic	Claim for demurrage for railway cars levied on uncontracted party
Facts	The respondent P&H entered into an agreement with CN to ship grain by rail from Western Canada to Ontario. Pursuant to an agreement CN had with the appellant, the appellant carried the grain along its Guelph Line to the Shantz Station where it was unloaded. The Shantz Station was owned by a subsidiary of P&H.
Asked	The appellant claimed that its railcars were detained for longer than the free time stipulated in tariffs it had issued while the respondents unloaded them at the Shantz Station, and that, as the shippers of the grain, the respondents were liable to pay demurrage. The trial judge dismissed the claim, holding that the appellant had not established an express or implied contract with the respondents to be paid demurrage, nor the required elements of a claim for unjust enrichment. The appellant argued that a railway was entitled [page286] to charge demurrage to a shipper that detained its railcars in the absence of any agreement and that the trial judge erred in failing to find an implied contract or to give relief under the doctrine of unjust enrichment.
Held	The appeal was dismissed
Rule	A contract, express or implied, between a railway and a shipper was the required basis for a claim for demurrage.

The “Eternal Bliss”	
Name	K Line Pte Ltd v Priminds Shipping (HK) Co Ltd
Year	2021
Court	Court of Appeal
Topic	Charterparty (Voyage) — Charterers failing to discharge vessel within allowed laytime — Charterparty providing for payment of demurrage — Receivers bringing cargo claim against owners resulting from delay — Whether owners entitled to damages or an indemnity from charterers — Whether demurrage constituted exclusive remedy to owners.
Facts	The vessel Eternal Bliss was chartered by K Line Pte Ltd (K-Line) to Priminds Shipping (HK) Co Ltd (Priminds) on the Norgrain form. Priminds failed to discharge the vessel within the laytime allowed. No breach of contract was alleged against Priminds other than failure to discharge within the laytime. K-Line said that by reason of the prolonged retention of the cargo on board, the cargo deteriorated without fault on the part of K-Line, and that the cargo would have been in sound condition if it had been timely discharged. K-Line said that it was compelled to meet damages claims brought by the cargo owners and their insurers that were reasonably compromised at a total cost of c.US\$1.1 million.
Asked	K-Line commenced arbitration proceedings against Priminds claiming compensation in respect of the c.US\$1.1 million, by way of damages or under an implied indemnity. Priminds denied liability, contending that the payment of demurrage constituted K-Line's exclusive remedy for the breach of contract in not completing discharge within permitted laytime.
Held	In the absence of any contrary indication in a particular charterparty, demurrage liquidated the whole of the damages arising from a charterer's breach of charter in failing to complete cargo operations within the laytime and not merely some of them. If a shipowner sought to recover damages in addition to demurrage arising from delay, it had to prove a breach of a separate obligation. On the assumed facts Priminds was not liable to pay damages in addition to demurrage for its breach of contract in not completing discharge within the permitted laytime. The Court of Appeal has overturned the decision of the Commercial Court and ruled that, unless otherwise provided in the charterparty, <u>demurrage at the agreed rate is the only remedy available to an owner in the event of losses arising from a voyage charterer's failure to complete loading and/or discharging of cargo within the permitted laytime.</u>
Rule	Unless otherwise provided in the charterparty, demurrage at the agreed rate is the only remedy available to an owner in the event of losses arising from a voyage charterer's failure to complete loading and/or discharging of cargo within the permitted laytime.

Opmerking

Dit arrest beperkt de mogelijkheden van een rederij om aanvullende schade te claimen rondom, in dit geval, het laad en losproces van een schip. In de containerpraktijk zou dit arrest erop kunnen wijzen dat de rederijen eigenlijk niet nog aanvullende fees in rekening kunnen brengen die al afgedekt zijn met de demurrage en detention-fees. Dit is op dit moment wel aan de hand: er zijn rederijen die naast de demurrage en detention-fees nog aanvullende opslagkosten bij klanten in rekening brengen.

The “Maria”	
Name	Euronav NV v Repsol Trading SA
Year	2021
Court	Commercial Court of the High Court of England and Wales
Topic	Demurrage – Time bar – Charterparty providing for demurrage claims to be notified to charterers within 30 days after completion of discharge – Whether “date of completion” to be ascertained according to local time at place of discharge or according to time zone which had the closest and most real connection with the provision in question – Whether claim time-barred
Facts	The MV Maria was chartered on a Shellvoy 6 form for the carriage of crude oil from Brazil to various US ports including Long Beach, California. Owners presented a demurrage claim for US\$ 487,183.12 plus interest. Charterers rejected the same on the basis that it was time barred under to clause 15(3) of the Shellvoy 6 form, which stated that: ‘Owners shall notify Charterers within 30 days after completion of discharge if demurrage has been incurred and any demurrage claim shall be fully documented and received by Charterers, within 90 days after completion. If Owners fail to give notice of or to submit any such claim with Documentation provided available, as required herein, within the limits aforesaid, Charterers’ liability for such demurrage shall be extinguished.’
Asked	The court was asked to consider which time zone should be used to determine the date of completion of discharge for the purposes of clause 15(3): 1. the local time in Long Beach where discharging took place? In this case owners’ claim would be time barred 2. the time zone of either the receiver of the notice or the giver of the notice? In this case owners’ claim would not be time barred; or 3. GMT as the charterparty incorporated English law? In this case owners’ claim would not be time barred.
Held	The court agreed with charterers’ position and found that <u>the date of completion of discharge was to be determined by way of applying the local time at the place of discharge</u> . The court commented that this position ‘avoids confusion and uncertainty, and tallies with the parties’ expectations’. Therefore, owners’ notification in this case was out of time.
Rule	<u>The court agreed with charterers’ position and found that the date of completion of discharge was to be determined by way of applying the local time at the place of discharge.</u>

The “Stena Primorsk”	
Name	CM P-MAX III Limited v Petroleos Del Norte SA
Year	2022
Court	Commercial Court of the High Court of England and Wales
Topic	Owners’ entitlement to disobey charterers’ order on safety grounds – under-keel clearance policy – laytime and demurrage – lightering expenses
Facts	As the vessel’s draft was equal to or less than the declared safe draft at the discharge port, a waiver of the vessel’s under-keel clearance (‘UKC’) policy was necessary. This was granted by the vessel’s technical managers, on the basis that discharge would commence promptly. Shortly after the vessel berthed on 31 March 2019, the master was informed that unloading would take place at a reduced discharge rate. However, as per the master’s assessment this slower rate was not sufficient to meet the UKC policy and he decided to leave the berth and return to anchorage. Despite the fact that on the next day the terminal was able to discharge the cargo at an increased rate, the technical managers refused to grant the waiver for safety concerns and the master was left with no option but to request that the vessel lighter cargo before discharge could take place at the berth.
Asked	Owners brought a demurrage claim against the charterers. The charterers defended the claim mainly on the basis that time was suspended because the owners were in breach of charter by having left the berth on 31 March and refusing to return on 1 April. The key issue was whether the master’s decision not to return to the berth put the owners in breach of charter because the vessel could have safely reached the berth and discharged the cargo always safely afloat.
Held	Irrespective of the terms of the charter, it is clear from the authorities (see The Fontevivo [1975] 1 Lloyd’s Rep. 339) that a charterer needs to establish some ‘fault’ on the part of the owner or those the owner is responsible for if time is to be suspended for demurrage purposes. The parties agree that fault is given a wide definition and does not require an actionable breach of contract to be established. Further, <u>the running of time for demurrage purposes will not be interrupted unless there is a ‘fault’ on the owners’ part</u> in refusing to follow lawful instructions. In circumstances where an owner acts in a way authorised by the charterparty, it is unlikely that the owner will be found to be at fault, and hence laytime or demurrage will not be interrupted.
Rule	The running of time for demurrage purposes will not be interrupted unless there is a ‘fault’ on the owners’ part in refusing to follow lawful instructions.