

Demurrage & Detention samenvatting

[Klik hier voor het rapport](#)

[Klik hier voor de kamerbrief](#)

Context

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

Dit betekent enerzijds dat 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. Anderzijds betekent het ook dat de uitvoering van die internationale goederenstroom gefragmenteerd is, en dat diverse partijen mechanismes hebben geïntroduceerd om hun eigen belangen te behartigen of te beschermen.

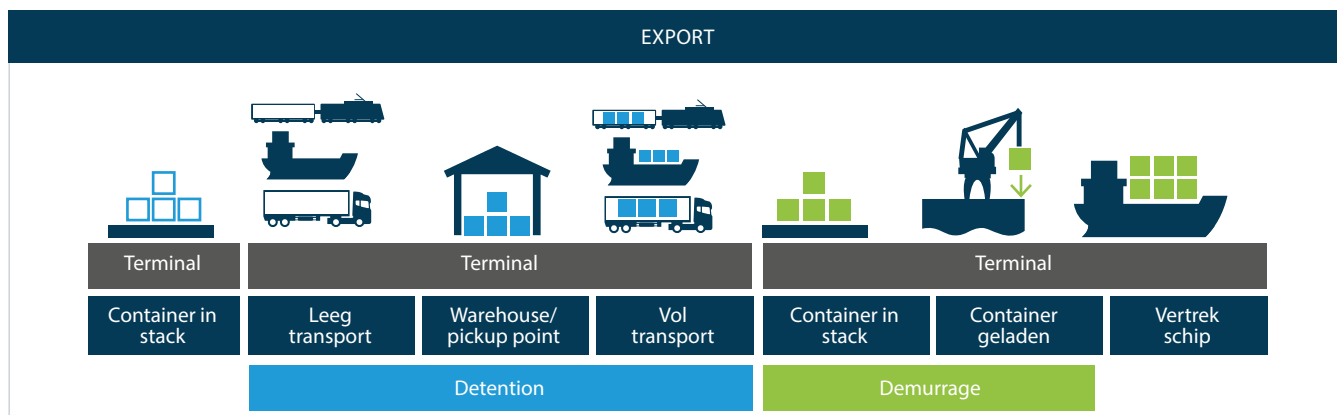
De regels die containerrederijen hanteren om grip te houden op hun eigen containers is zo'n mechanisme. Hieronder vatten zij deadlines voor het ophalen en terugbrengen van containers in de zeehavens en vergoedingen voor als die deadlines worden overschreden. De regels worden benoemd met de termen *demurrage* (het tijdig ophalen van de container) en *detention* (het tijdig terugbrengen van de lege container).



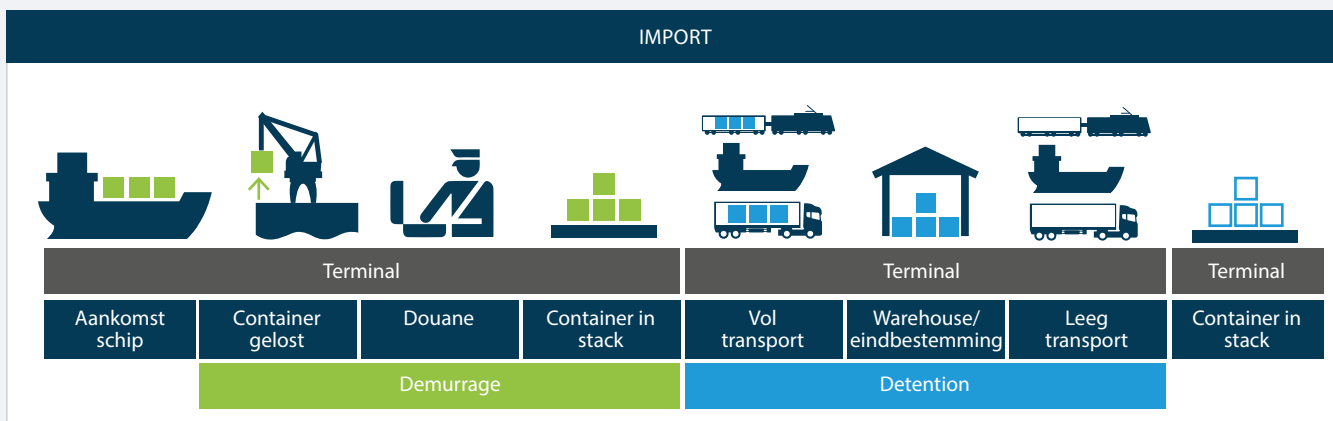
Verschillende start- en eindmomenten D&D - Export

De start en eind van de termijn voor D&D verschilt per rederij. Zo start de klok voor detention vaak op de dag dat de lege container het containerdepot verlaat via één van de drie modaliteiten. Bij anderen begint dit pas de dag erna waardoor er een extra vrije dag is voordat de detention klok start.

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 ingaat, 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 laatst gebracht mag worden, het zeeschip aanmeert of verwacht aan te meren, de container op het zeeschip geladen is, of de verwachte vertrektijd van het zeeschip.



Demurrage & Detention



Verschillende start- en eindmomenten D&D - Import

Bij import begint de demurrageklok vaak op de dag dat de volle container is gelost en soms pas de dag nadat de container is gelost (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 het afgesproken container depot.

Berekening totale D&D-kosten voor Nederland

- Benadering van kosten gebaseerd op publieke D&D-gegevens, interviews en inzichten.
- Eerste schatting van totale kosten voor NL rond € 200 mln.
- Op macro-niveau niet significant vergeleken met totale transportkosten of waarde van goederen.
- Op microniveau kunnen kosten significant zijn en invloed hebben op keuze voor vervoersmodaliteit.

Impact op gebruik van multimodaal vervoer

- D&D beïnvloeden in zeer grote mate de keuze voor vervoersmodaliteit, vooral bij importcontainers en kleinere verladers. Modal shift wordt tegengehouden door complexiteit D&D-termijnen i.c.m. met de dienstregeling en aanlevertermijnen van transport via barge/spoor en beperkte ketentransparantie.
- De grote verschillen tussen rederijen in voorwaarden en tarieven beïnvloeden de keuze van verladers. Rederijen geven vaak extra tijd voor achterlandtransport per barge/spoor. Belangrijk om bij inkoop en in de INCO-terms rekening mee te houden.
- Achterlandterminals en freight forwarders kunnen voor klanten met verschillende maatregelen D&D-problematiek beheersen. Verladers hebben soms ook een budget voor D&D waarbij de D&D-kosten t.o.v. modaliteitskeuze en warehouse kosten in het achterland worden afgewogen.

Conclusies en handelingsperspectief

- Weinig concreet handelingsperspectief overheid om praktijk te beïnvloeden; afspraken zijn commercieel en recente rechtszaken bieden duidelijkheid.
- Handelingsperspectief verladende partijen en sectorvertegenwoordigers: kennis vergroten en verrassingen voorkomen.
- Beleidsmatige dimensie is er vanwege impact op efficiëntie multimodaal vervoer; discussie op Europees niveau nodig.

Samenvatting resultaten

- Internationaal goederenvervoer is complex en gefragmenteerd, met veel spelers en weinig centrale regie.
- Containerrederijen hanteren D&D als mechanismen om grip te houden op containerrotatie.
- Covid-jaar leidde tot uitzonderlijke situatie met tekort aan capaciteit en gebruik van demurrage-mechanisme.
- Ondanks diverse projecten blijkt efficiëntere lege containerstroom in Europa moeilijk te realiseren.
- Juridisch kader biedt beperkte mogelijkheden om rederijen aan te spreken op vervoersprestatie.
- Prijsvorming in containertransport omvat diverse vergoedingen, waaronder D&D.
- D&D zijn commerciële, aan verandering onderhevige afspraken en afhankelijk van partijafspraken.
- Jurisprudentie verduidelijkt dat D&D commerciële afspraken zijn; hoogte van demurrage heeft limieten.
- Publieke informatie over D&D-tarieven en -voorwaarden verschilt tussen rederijen: in de praktijk worden vaak andere onderlinge afspraken tussen verlader en rederij gemaakt.