

## Demurrage en detention; hoe werkt het eigenlijk?

### Inhoud

Inleiding .....	1
Onderscheid demurrage / detention .....	1
Hoogte demurrage / detention.....	1
Verschillen Engels recht en Italiaans/Frans/Belgisch/Nederlands recht .....	4
Overige rechtspraak.....	4
Carrier vs. merchant haulage .....	4
Expediteur als boekende partij .....	5
Aanbevelingen en richtlijnen bij gebruik demurrage en detention .....	5
FIATA .....	5
CLECAT .....	7
FMC.....	8
Wie betaalt de demurrage / detention aan de rederij? .....	8
Kan de expediteur die demurrage / detention heeft betaalt, deze verhalen? .....	9
Relatie van de opdrachtgever met zijn/ haar wederpartij .....	11

### Inleiding

Demurrage en detention zijn termen die de expediteur tegenkomt als goederen vervoerd worden over water. Dat kan zowel zee als binnenwateren zijn. Voor de bevordering van de leesbaarheid zullen steeds termen voor zeevervoer worden gebruikt, maar je kunt daarvoor in de plaats ook de binnenvaarttermen lezen.

Verladers/expediteurs die hun goederen per schip willen vervoeren, zullen hun goederen doorgaans laden in een container die is gehuurd van (of ter beschikking is gesteld door) de rederij. Naast de kosten voor de zeevracht, wordt dan ook vaak een bedrag afgesproken voor het gebruik van de container. De container wordt immers langer gebruikt dan de duur van het zeetransport.

Het gebruik van de container wordt verdeeld in drie momenten:

1. Het gebruik voor aanlevering op de terminal (vanaf inontvangstname van de container tot het aanleveren van de container voor het zeetransport).
2. Het gebruik op de laadterminal, tijdens zeetransport en het gebruik op de losterminal.
3. Het gebruik nadat de container van de losterminal is opgehaald.

Gedurende de drie momenten wordt de container een bepaalde periode ter beschikking gesteld voor het afgesproken bedrag (huur). Die huurperiode wordt ook wel 'free time' genoemd. Als de free time wordt overschreden, dan zal de rederij extra kosten in rekening brengen. Afhankelijk van het moment waarop de free time wordt overschreden, worden die kosten ofwel demurrage, ofwel detention genoemd.

### Onderscheid demurrage / detention

Als de free time in de eerste of derde periode wordt overschreden, wordt dit detention genoemd. Het gaat dan simpelweg om de periodes dat de container zich buiten het zicht van de rederij bevindt. Dus (1) de periode vanaf het ophalen van de container bij de rederij (of een door haar aangewezen partij) op de door de rederij aangewezen locatie tot het aanleveren van de container op de afgesproken laadterminal en (3) de periode nadat de container van de losterminal is opgehaald totdat deze aan de rederij (of een door haar aangewezen partij), op de door de rederij aangewezen locatie, wordt afgeleverd.

Detention zijn in principe pure huurkosten. De rederij mist immers alleen haar container, maar heeft geen verdere kosten. Wel levert een langer gebruik nadeel op in de planning omdat de rederij de container niet weer aan een ander ter beschikking kan stellen. Om die reden zit er ook vaak een boete-element in.

Let overigens bij het inleveren van de container goed op de interchange. Op de interchange moet in principe komen te staan dat de container in goede staat is ingeleverd, of specifiek de schade die de container heeft opgelopen tijdens de gebruiksperiode. Gemakshalve wil er nog wel eens 'damaged' op komen te staan omdat er op dat moment geen tijd is om de container te inspecteren. Je kunt dan op een later moment verrast worden met een vordering tot schadevergoeding. Je hebt dan geen bewijs dat je de container schadevrij heeft ingeleverd, of slechts met een beperkte schade. Mocht dit voorkomen en kun je er op dat moment niets aan doen, gebruik dan onze brief. Deze vind je [hier](#)<sup>1</sup>.

De demurrage is doorgaans hoger. Demurrage wordt gevorderd als de free time is overschreden terwijl de container zich in het zicht van de rederij bevindt (periode 2). Bijvoorbeeld doordat de container niet geladen kan worden (bijvoorbeeld bij gebreke van een VGM, meer over het VGM lees je [hier](#)<sup>2</sup>) of als de container bij aankomst in de haven van bestemming niet wordt opgehaald. Naast het feit dat de rederij dan haar container mist, mist zij (of de terminal) ook ruimte om andere containers te plaatsen. Het verstoort in die zin ook de planning van de rederij of de terminal. Naast huurkosten voor de container, betaal je dus ook voor de opslagruimte die de container in beslag neemt (ook wel staggeld), eventuele terminalkosten omdat de terminal de container bijvoorbeeld een paar keer moet verplaatsen (quay rent of kade-geld genoemd), en het overig nadeel dat de rederij of de terminal ervan ondervindt (vaak een boete element).

### Hoogte demurrage / detention

Demurrage en detention zijn begrippen uit de praktijk. Zij zijn niet vastgelegd in verdragen of nationale wet- en regelgeving. Er is dus geen vaste definitie voor demurrage of detention. Juist omdat er geen wet- en regelgeving is over free time, demurrage en detention, kunnen partijen hier afspraken over maken bij het aangaan van de vervoersovereenkomst.

Doorgaans wordt demurrage en detention opgenomen als schadebeding in de BL terms & conditions. In het beding wordt vervolgens verwezen naar de boekingsbevestiging voor de free time en de gehanteerde tarieven. Veel rederijen hebben zelf een staffel waarin de hoogte van de demurrage en detention is vastgelegd en publiceren deze op hun website. Dit heeft als voordeel (voor de rederij) dat de rederij in een voorkomend geval niet hoeft te bewijzen dat en hoeveel schade zij heeft geleden. Het publiceren van de tarieven op de website is toegestaan, ook als hiervoor meerdere malen moet worden doorgeklikt.<sup>3</sup> In theorie kunnen er ook afwijkende afspraken worden gemaakt. Er is immers contractvrijheid. Dit is ook de mening van het Hof Amsterdam<sup>4</sup>, die aangeeft dat over de vergoeding voor demurrage en detention en het aantal free time tussen klant en reder moet worden onderhandeld. Of er in de praktijk ook andere afspraken kunnen worden gemaakt, zal afhankelijk zijn van de positie van partijen, de drukte op de terminals, de drukte bij de rederij en de omvang van de overeenkomst (het aantal geboekte containers). Als de bedragen niet vooraf zijn overeengekomen, moet

<sup>1</sup> Let op: alleen toegang voor Fenex-leden door gebruik van de Fenex inloggegevens.

<sup>2</sup> Let op: alleen toegang voor Fenex-leden door gebruik van de Fenex inloggegevens.

<sup>3</sup> NL: Hof Amsterdam, 16 oktober 2018 (ECLI:NL:GHAMS:2018:3773 Blokker vs Mitsui / Mol)

<sup>4</sup> NL: Hof Amsterdam, 11 juli 2017 (ECLI:NL:GHAMS:2017:2723).

de rederij de kosten/schade van geval tot geval vaststellen.

De demurrage en detention moet redelijk zijn. Zo zijn er geluiden dat rederijen de demurrage en detention gebruiken om hun winst te verhogen. Enerzijds door verhoging van de tarieven, anderzijds door vermindering van de 'free time'. Omdat naast de vermindering van 'free time' ook de scheepsgrootte is toegenomen, terminals gewijzigde procedures hebben (bijvoorbeeld vanwege de VGM regelgeving), er een actiever controlebeleid door de Douane is, etc., neemt de congestie op en bij de terminal toe, en daarmee ook het aantal dagen waarvoor rederijen demurrage en detention rekenen. Daar is de demurrage en detention niet voor bedoeld. Het kan dus zijn dat de vordering voor demurrage / detention de zogeheten pan uit rijst. Als de gevorderde kosten in strijd komen met de redelijkheid en billijkheid, en de rederij de kosten niet wilt matigen, dan kun je via de rechter om matiging van de kosten verzoeken.

Of een rechter het verzoek tot matiging toewijst, zal afhangen van het toepasselijke recht en alle omstandigheden van het geval. Zo kent het Verenigd Koninkrijk (anders dan Nederland, België en Frankrijk) de rechter geen matigingsbevoegdheid toe. Echter, de High Court in het Verenigd Koninkrijk kwam wel op een andere manier tot inperking van de huurkosten.

In MSC vs. Cottonex Anstalt<sup>5</sup> oordeelde de rechter dat de demurrage niet verder mocht oplopen dan het commerciële doel. Nu de rederij op enig moment had voorgesteld de containers te verkopen aan de afzender, werd dat moment

gezien als het moment waarop het commerciële doel van de boete bereikt was. De High Court was van mening dat MSC op dat moment geen rechtsgeldig belang meer had om het contract in leven te houden, en deed zij dit alleen nog om demurrage te kunnen blijven vorderen.

Anders dan in het Verenigd Koninkrijk wordt in België niet uitgegaan van huurkosten, maar van overschrijding van laad- en lostijden, en dus van een schadevergoeding nader overeengekomen in een zogenaamd 'strafbeding'. Indien de potentiële schade veel lager is dan het in het 'strafbeding' vastgestelde bedrag, mag de rechter matigen.

In de Belgische zaak van het Hof van Beroep (CMA-CGM vs. Aseco Container Services e.a.<sup>6</sup>) werd dan ook tot matiging overgegaan. Deze zaak is beslecht aan de hand van het Franse recht, aangezien Frans recht op grond van de BL terms & conditions op de overeenkomst van toepassing is. Het Hof van Beroep kwam echter tot dezelfde conclusie als de rechtbank, die de zaak naar Belgisch recht had beoordeeld. Wij kunnen dus aannemen dat Belgisch en Frans recht op dit punt gelijk zijn. De Belgische rechter mag matigen, maar niet verder dan de werkelijke schade.

De Belgische rechter oordeelde dat het bedrag van € 60,- per dag marktconform is, maar dat deze situatie verandert wanneer een dergelijk tarief wordt aangerekend voor een bijzonder lange periode (zoals in casu méér dan een jaar). Conform de

<sup>5</sup> VK: High Court of Justice, Queens Bench division, commercial court 12 februari 2015 (MSC vs. Cottonex Anstalt).

<sup>6</sup> BE: Hof van Beroep Antwerpen, 18 maart 2019 (CMA CGM vs. Aseco Container Services e.a.).

matigingsbevoegdheid van de rechter moet een container door de rederij als “verloren” worden beschouwd als de container niet binnen één jaar na het verstrijken van de free time wordt teruggebracht. De rederij mag dan de vervangwaarde van de container en de detentiekosten voor de verstreken periode vorderen. Het vorderen van detentiekosten na deze periode wordt gezien als ‘manifest overdreven’, in hoofdzaak omdat de kosten in een wanverhouding staan met het voorwerp van de overeenkomst en het beperkte nadeel dat CMA lijdt (en dit in het licht van de nieuwwaarde van een container).

Het Hof van Beroep beoogt met deze uitspraak niet aan te geven dat de rederij altijd recht heeft op één jaar demurrage. Die periode kan ook korter zijn.

In twee andere uitspraken (de Ondernemingsrechtbank Antwerpen (BE), oordelend naar Frans recht<sup>7</sup>, en het Hof van Beroep, Aix-en-Provence (FR)<sup>8</sup>) mocht geen demurrage meer in rekening worden gebracht vanaf het moment dat de zeevervoerder de goederen niet meer kon afleveren (door inbezitname door de Douane, respectievelijk door diefstal).

Het voortzetten van de overeenkomst met als enig doel bijkomende stillig- of bewaringskosten te innen, wordt door de Antwerpse rechtbank gezien als rechtsmisbruik. Daarnaast is het aan de zeevervoerder zelf om de containers vrij te krijgen, aangezien de Douane naliet om over te gaan tot openbare verkoop van de goederen. De Antwerpse rechtbank zag in deze zaak de

demurrage als toebehoren aan de vracht (dat was ook zo gesteld door de zeevervoerder). Echter, ook als het een schadebeding zou zijn, wat naar het oordeel van de rechtbank meer aansluit op de realiteit, komt deze voor matiging in aanmerking. Volgens deze rechter slechts voor de periode dat de zeevervoerder de bewaring en verantwoordelijkheid over de containers had. De zeevervoerder werd in deze zaak gestraft door alleen de restwaarde van de container toe te kennen, vanwege de houding van de zeevervoerder, die volgens de rechtbank doelbewust geprobeerd heeft de rechtbank en partijen te misleiden over de werkelijkheid van de door de zeevervoerder verrichte prestaties en duur waaronder de containers onder haar zijn gebleven.

Zowel in het Verenigd Koninkrijk als in België (en Frankrijk) wordt de demurrage / detention dus beperkt in tijd (wanneer het commerciële belang eindigt (VK) of na (maximaal) één jaar (BE/FR), of als nakoming van de overeenkomst niet meer mogelijk is (FR)). Er is geen beperking opgelegd aan de hoogte van het bedrag. Dit zou te maken hebben met het doel van de demurrage / detention. Er moet een prikkel blijven om de containers zo snel mogelijk terug te brengen. Ook de Italiaanse rechter mag tot matiging van de schadevergoeding overgaan als deze overdreven belastend is.<sup>9</sup> Dit moet dan wel bewezen worden, bijvoorbeeld door te bewijzen dat sprake is van een wanverhouding tussen de daadwerkelijke waarde van de containers en/of de waarde van de

<sup>7</sup> BE: ORB Antwerpen, 20 maart 2019, 12<sup>e</sup> kamer, A/15/12281 (CMA CGM vs Robema).

<sup>8</sup> FR: Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 8 september 2010.

<sup>9</sup> IT: Hof Genoa, 27 juni 2019.

goederen en het gevorderde bedrag door de rederij.

Helaas zijn er in Nederland (nog) geen zaken waarin de hoogte van de demurrage / detention aan de orde wordt gebracht. Wel is Nederlands recht vergelijkbaar met Italiaans, Frans en Belgisch recht, dus mogelijk komt een Nederlandse rechter tot eenzelfde oordeel als de Belgische of Italiaanse rechter.

*Verschillen Engels recht en Italiaans/Frans/Belgisch/Nederlands recht*

Er zijn nog meer verschillen tussen het Engels recht en het Frans/Belgisch/Nederlands recht.

Ten eerste het moment waarop de demurrage/detention mag worden gevorderd. Zo begint de demurrage/detention naar Engels recht te lopen na wanprestatie (dus direct na afloop van de free time) terwijl naar Italiaans, Frans, Belgisch en Nederlands recht de schuldenaar eerst in gebreke moet worden gesteld (tenzij sprake is van een uitzonderingssituatie zoals een fatale termijn). De ingebrekestelling kan ook reeds in het contract liggen doordat het contract (of de terms & conditions) bepaalt dat de schade direct bij het niet nakomen – zonder dat een ingebrekestelling vereist is – opeisbaar is. Het verzenden van een ingebrekestelling is in veel gevallen echter sowieso aan te raden.

Verder dienen partijen (dus ook de rederij) naar Italiaans, Frans, Belgisch en Nederlands recht alle redelijke maatregelen te nemen die de schade kunnen beperken. Dit houdt in dat iedere partij moet doen wat van een normaal

zorgvuldig persoon onder dezelfde omstandigheden mag worden verwacht.

Zo heeft de rechtbank Rotterdam<sup>10</sup> een vordering van een expediteur toegewezen die huur voor de container vorderde tot het moment waarop de containers (na maanden op de terminal) onvindbaar bleken en de vervangingswaarde van de containers vorderde. De expediteur heeft een redelijke schadebeperkende maatregel genomen door de huur op te zeggen op het moment dat duidelijk werd dat de containers niet meer zouden worden teruggevonden. De omstandigheden dat de containers niet door de koper zijn afgehaald en dat de shipper geen nieuwe koper kon vinden, waardoor de containers op de kade bleven staan, komen voor rekening en risico van de shipper.

Onder Engels recht hebben partijen geen verplichting om de schade te beperken.

**Overige rechtspraak**

Naast rechtspraak over de hoogte en periode waarover demurrage en detention gevorderd mag worden, zijn er ook uitspraken over (1) congestie op de terminal waarbij prioriteit werd gegeven aan de containers onder carrier haulage en (2) het verhalen van demurrage en detention op de expediteur die namens haar opdrachtgever de vracht geeft geboekt.

*Carrier vs. merchant haulage*

Een praktijk die voorkomt is de situatie waarin rederijen / terminals prioriteit geven aan containers onder carrier haulage ten opzichte van containers onder merchant haulage.

---

<sup>10</sup> Rb. Rotterdam, 13 december 2001, ECLI:NL:RBROT:2001:AK4609.

In een situatie die zich voordeed bij de rechtbank Antwerpen<sup>11</sup> was sprake van congestie op de terminal. De rederij heeft demurrage gevorderd van de expediteur. De rechtbank oordeelde dat de expediteur niet verantwoordelijk kon worden gehouden voor een situatie waarover de terminal, die was ingeschakeld door de rederij, zeggenschap had, en waarin voorrang werd gegeven aan containers onder carrier haulage. Volgens de rechtbank had de expediteur al het nodige gedaan om voor tijdige inontvangstname zorg te dragen, maar zorgde de congestie op de terminal voor het onvermogen van de terminal om de container vrij te geven. De terminal had voorrang gegeven aan een barge met containers die enkel onder zeggenschap van de rederij stonden. De expediteur hoefde de demurrage niet te voldoen. Deze situatie kan strijd opleveren met het mededingingsrecht.

#### Expediteur als boekende partij

Expediteurs, die per definitie zorgen voor het vervoer, kunnen in eigen naam optreden, maar ook in naam van hun opdrachtgever. Het Hof Genoa (IT) heeft de vordering van een rederij voor demurrage op de expediteur die in naam van haar opdrachtgever optrad, dus slechts als boekende partij, afgewezen.

Het Hof Genoa<sup>12</sup> oordeelde dat de expediteur niet aansprakelijk kan worden gehouden voor demurrage als de expediteur niet als 'shipper' op de BL staat. De rederij stelde zowel de expediteur als haar opdrachtgever hoofdelijk aansprakelijk voor demurrage omdat de consignee de containers in

ontvangst weigerde te nemen. De expediteur heeft de containers bij de rederij geboekt, optredende als expediteur, waarbij de opdrachtgever als 'shippers' op de BL moest komen te staan. De door de rederij uitgegeven BL gaf de opdrachtgever ook als 'shipper' op de BL aan. Het Hof Genoa oordeelde dan ook dat de rederij geen juridische grond had om van de expediteur te vorderen. Het Hof Genoa refereerde hierbij ook aan twee recente uitspraken van de Italiaanse Hoge Raad waarin is geoordeeld dat als de BL de opdrachtgever als 'shipper' vermeldt, de expediteur niet aansprakelijk is voor demurrage ontstaan in de loshaven, ook al heeft deze expediteur de boeking verzorgd.

#### **Aanbevelingen en richtlijnen bij gebruik demurrage en detention**

De problematiek van de hoge demurrage en detention die rederijen vorderen, speelt niet alleen in Nederland. Zowel FIATA, CLECAT als FMC, de Federal Maritime Commissie (VS), hebben zich uitgelaten over demurrage en detention.

#### FIATA

Al in 2018 heeft FIATA zich uitgelaten over demurrage en detention in containervervoer en daarbij de zogenaamde best practices geformuleerd<sup>13</sup>. FIATA erkent dat demurrage en detention geldige en belangrijke manieren zijn voor een rederij om ervoor te zorgen dat hun materieel zo snel mogelijk wordt geretourneerd en dat gebruikers die de free time overschrijden overeenkomstig belast moeten worden. Echter, verladers moeten niet

<sup>11</sup> Rb. Antwerpen, 28 augustus 2018.

<sup>12</sup> IT: Hof Genoa, 27 juni 2019.

<sup>13</sup> Best practices as proposed by FIATA, *demurrage and detention in container shipping*.

onderworpen worden aan onjuiste en onredelijke bedragen. Zo zijn er volgens FIATA indicaties dat rederijen demurrage en detention misbruiken om meer winst te behalen. Het is bekend dat rederijen onder druk staan om hun vracht zo laag mogelijk te houden en dat zij er alles aan doen om inkomsten te genereren die niet noodzakelijkerwijze voortvloeien uit vracht. FIATA gelooft echter niet dat verladers en expediteurs als prooi moeten worden gezien, zeker omdat vertragingen zich vaak voordoen zonder fout van de expediteur of verlader.

Zo geeft de voorzitter van de FIATA Working Group Sea, Rens Roemer, aan (vrij vertaald):

*“De klok voor het vaststellen van demurrage en detention ter stimulatie van een ordelijk verkeer van containers door havens en terminals moet stopgezet worden als zich omstandigheden voordoen buiten de invloedssfeer van de importeur en containers niet kunnen worden verplaatst. Het is niet logisch om kosten op te leggen die bedoeld zijn om de importeur te stimuleren de container snel op te halen of terug te brengen als de haven of terminal niet in de gelegenheid is om aan een verzoek van de importeur te voldoen.”<sup>14</sup>*

FIATA heeft een voorstel tot zogenaamde ‘best practices’ gedaan om het gemis aan algemene gebruiken en definities op te vullen (deze vind je [hier](#)). Marktpartijen kunnen deze best practices gebruiken bij de argumentatie in hun commerciële geschillen.

De tien best practices zijn kort weergegeven als volgt:

1. De gevorderde demurrage of detention moeten een maximum hebben en deze is bij voorkeur niet hoger dan de kosten voor de aanschaf van een nieuwe container.
2. In geval van congestie moet de free time worden verlengd met een periode die gelijk is aan de periode waarbinnen het onmogelijk was voor de terminal om een importcontainer vrij te geven of een exportcontainer te ontvangen, of voor het depot om een lege container te ontvangen.
3. In geval de container door de verlader/expediteur niet kan worden opgehaald of teruggebracht (bijvoorbeeld omdat deze door de Douane is geblokkeerd), mogen alleen de kosten worden belast, zonder het boete-element.
4. Alle containers moeten gelijk worden behandeld, ongeacht of deze worden opgehaald door een wegvervoerder die door de rederij/terminal is ingeschakeld (carrier haulage) of dat deze door de verlader/expediteur is ingeschakeld (merchant haulage).
5. De free time op de exportterminal moet zodanig zijn dat de exporteur ruimte heeft om de container tijdig aan te leveren (mede gezien de verschillende eindtijden voor de VGM, Advanced Manifest e.d.). Omdat dan niet meer alle containers binnen dezelfde korte periode worden aangeleverd, voorkomt dit ook hoge pieken (die anders weer congestie opleveren).
6. Overschrijding van free time in de haven van inlading vanaf het moment dat het schip gepland stond om geladen te worden tot het moment van laden moet voor rekening van de rederij komen. Demurrage wordt alleen berekend voor de overschrijding van

---

<sup>14</sup> <https://fiata.com/media/press-releases/2019/7-november-1914.html>

free time vanaf aankomst van de container op de terminal tot het aangekondigde sluitingsmoment voor aanlevering van de container.

7. Van het ontstaan van detention en demurrage bij import moet snel bericht worden gegeven, bij voorkeur binnen een week na vrijgave van de container van de terminal.

8. In geval van grote schepen, zoals Ultra Large Container Vessels (ULCV) moet de demurrage free time verhoogd worden om congestie in de haven te voorkomen en verladers meer flexibiliteit te geven in de planning.

9. De detention free time moet worden verhoogd zodat verladers kunnen kiezen voor milieuvriendelijkere wijzen van transport zoals binnenvaart of spoor, waarmee meer tijd gemoeid gaat.

10. Partijen moeten data delen zodat er meer transparantie en informatie ontstaat met betrekking tot de kosten.

### CLECAT

CLECAT heeft in april 2020 briefing uitgebracht waarin aanbevelingen worden gedaan aan de industrie, deze briefing vind je [hier](#). CLECAT geeft een samenvatting van de recente ontwikkelingen met betrekking tot de demurrage en detention praktijken, en beoogt bewustwording te creëren vanuit het perspectief van de expediteur.

CLECAT verwijst eerst naar de best practices van FIATA, zoals hierboven uitgewerkt, waarna wordt ingegaan op het International Transport Forum (ITF). CLECAT heeft de zorgen met betrekking tot de demurrage en detention praktijken richting het ITF geuit. Dit heeft ertoe geleid dat het ITF een werkgroep in het leven heeft geroepen, waarbij CLECAT betrokken is. Deze werkgroep probeert key performance indicators (KPI's) vast te stellen voor de maritieme logistieke keten. Relevante KPI's zouden moeten zorgen voor een betere communicatie en betrouwbaarheid tussen de verschillende

actoren binnen de zeevaartsector, waardoor de gehele maritieme logistieke keten beter kan worden uitgevoerd. De KPI's zou stakeholders moeten helpen om constructieve gesprekken te voeren ter verbetering van de maritieme logistiek, waardoor demurrage en detention kan worden voorkomen.

Vervolgens gaat CLECAT in op het voorstel van de US Federal Maritime Commission (FMC) voor een richtlijn op het onderwerp van demurrage en detention. Ondertussen is de richtlijn van de FMC een feit. Hieronder zal hier nader op in worden gegaan.

CLECAT geeft verder nog een overzicht van relevante Europese rechterlijke uitspraken, die ook in bovenstaand overzicht zijn meegenomen.

Tot slot geeft CLECAT in haar conclusie een aantal aanbevelingen. Deze zijn als volgt kort weergegeven:

1. Het hanteren van onredelijke demurrage en detention tarieven mag geen winstmodel zijn voor rederijen.
2. Demurrage en detention zou alleen moeten worden opgelegd als het doel, namelijk ter stimulering van het zo spoedig mogelijk retourneren van de container, kan worden behaald, en bijvoorbeeld niet als er sprake is van een staking op de terminal waardoor de verlader de container niet kan afhalen.
3. De mededinging en keuze zou niet beperkt moeten worden door gunstigere voorwaarden te stellen aan transport in carrier haulage dan aan transport in merchant haulage.
4. Bij de detention-vrije periode moet ook rekening gehouden worden met het gebruik van andere (bijvoorbeeld milieuvriendelijkere) modaliteiten dan wegvervoer.
5. Partijen in de logistieke keten zouden gebruik moeten maken van industry best practices en tools die de planning



van de container binnen de supply chain verbeteren.

6. Het verlengen van demurrage free time kan bijdragen in het verminderen van congestie in de haven.

### *FMC*

De Amerikaanse Federal Maritime Commission (FMC) heeft een nieuwe richtlijn afgegeven met betrekking tot een redelijke vaststelling van demurrage en detention zoals deze vaak gevorderd wordt door zeevervoerders. Het betreft een interpretatie van art. 41102(c) US Shipping Act. De uitgangspunten zijn als volgt:

1. Importeurs, exporteurs, tussenpersonen en wegvervoerders moeten niet gestraft worden door demurrage en detention indien zij de goederen niet kunnen ophalen (zie [sub c onder 2 i](#)) of inleveren (zie [sub c onder 2 ii](#)) bij terminals. Onder die omstandigheden dienen de kosten immers niet hun stimulerende functie om het gebruik van de container zo kort mogelijk te houden, zie [sub c](#). Ook externe factoren, zoals inspecties van overheidswege, kunnen van belang zijn (zie [sub c onder 2 iv](#)).
2. Importeurs moeten op de hoogte gehouden worden als de lading beschikbaar is om te worden opgehaald, zie [sub c onder 2 iii](#).
3. Het beleid met betrekking tot demurrage en detention moet beschikbaar en duidelijk zijn (zie [sub d](#)) en, voor zover mogelijk, eenduidige terminologie bevatten, (zie [sub e](#)).

De interpretatie beoogt verder een richtlijn te geven met betrekking tot het demurrage en detention beleid en het beleid met betrekking tot inspecties van overheidswege. Verder wordt duidelijk gemaakt dat de richtlijn het niet uitsluit dat de FMC ook andere factoren buiten de uitdrukkelijk genoemde factoren in ogenschouw neemt. De FMC merkt tot

slot op dat het belangrijk is te beseffen dat de richtlijn niet bedoeld is voor, en het ook niet mogelijk is, om elk probleem met betrekking tot demurrage en detention op te lossen en alle geschillen te voorkomen. Het is slechts bedoeld om weer te geven hoe de FMC de 'redelijkheid' van demurrage en detention ziet zoals bedoeld in [46 U.S.C. 41102\(c\)](#) en [46 CFR 545.4\(d\)](#).

De richtlijn en alle informatie vind je [hier](#).

### **Wie betaalt de demurrage / detention aan de rederij?**

Kort gezegd, zal degene die de vervoerovereenkomst sluit met de rederij de kosten moeten voldoen. Echter, als expediteur kan het zo zijn dat je niet op eigen naam de vervoerovereenkomst heeft gesloten, maar op naam van jouw opdrachtgever (klant). In dat geval zal jouw opdrachtgever de kosten moeten voldoen. De rederij zal de kosten echter op zoveel mogelijk partijen willen verhalen. Dit omdat de opdrachtgever niet altijd in staat is om te betalen, of omdat het voor de rederij simpelweg makkelijker is de kosten te verhalen op een partij die in hetzelfde land als de rederij gevestigd is. Om die reden bevatten de cognossemmentsvoorwaarden (bill of lading terms and conditions) vaak een zogenaamde 'merchant clause'.

De 'merchant clause' probeert kort gezegd zoveel mogelijk partijen te betrekken bij het transport, en daarmee ook aansprakelijk te maken voor kosten en schades die voortvloeien uit de vervoerovereenkomst. Partijen die in ieder geval onder de merchant clause vallen zijn de afzender (shipper) en de geadresseerde (consignee). Zodra die partij toetreedt tot de vervoerovereenkomst (bijvoorbeeld doordat de consignee door overhandiging van de bill of lading de goederen in ontvangst wil nemen of omdat de consignee schadevergoeding vordert), zal

die partij aansprakelijk gehouden kunnen worden voor kosten en schades die voortvloeien uit de vervoerovereenkomst (waaronder, het eventuele schadebeding met betrekking tot demurrage en detention). Meer over de merchant clause (en dus over partijen die aansprakelijk kunnen zijn voor demurrage en detention) en hoe je kunt voorkomen als merchant te worden aangemerkt lees je [hier](#).

Mocht de demurrage / detention niet worden betaald aan de rederij, dan heeft de rederij doorgaans het recht om de container vast te houden (het retentierecht uit te oefenen). Dit recht komt te vervallen als de kosten zijn voldaan, of als er zekerheid is gesteld voor de betaling van de kosten. Mogelijk heeft de rederij ook een pandrecht afgesproken met de shipper. In dat geval heeft de rederij ook het recht om zich te verhalen op de goederen, en dus de goederen te verkopen, als de kosten niet worden betaald.

#### **Kan de expediteur die demurrage / detention heeft betaald, deze verhalen?**

Als expediteur heb je geen belang bij de lading. De kosten zullen doorgaans ook niet door schuld of nalatigheid van de expediteur zijn ontstaan. Als de expediteur de Nederlandse Expeditievoorwaarden op de overeenkomst van toepassing heeft verklaard (meer hierover lees je [hier](#)), kan de expediteur – afhankelijk van de omstandigheden waardoor de kosten zijn ontstaan – een beroep doen op een of meerdere van de onderstaande artikelen, waarbij je altijd een beroep moet doen op art. 11 lid 1. Let er wel op dat je als expediteur een zorgplicht en inspanningsverplichting heeft. Dat betekent dat je jouw opdrachtgever altijd direct op de hoogte moet stellen van het ontstaan van demurrage en detention en van de eventuele correspondentie hierover met de rederij of andere derden,

en dat je moet proberen de kosten te voorkomen of te verminderen.

#### Art. 6 lid 6:

Tenzij sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid van de Expediteur, komen bij onvoldoende laad- en /of lostijd alle daaruit voortvloeiende kosten, zoals overliggelden, wachtkosten enz. voor rekening van de Opdrachtgever, ook dan wanneer de Expediteur het cognossement en/of de charterpartij, waaruit de extra kosten voortvloeien, zonder protest heeft aangenomen. De Expediteur dient zich in te spannen om de kosten te voorkomen.

#### Art. 11 lid 1:

Alle Diensten geschieden voor rekening en risico van de Opdrachtgever.

#### Art. 11 lid 7:

De Opdrachtgever is tegenover de Expediteur aansprakelijk voor alle schade – waaronder maar niet beperkt tot materiële schade, immateriële schade, gevolgschade, boeten, interesten, alsmede straffen en verbeurdverklaringen, daaronder begrepen gevolgen wegens niet of niet tijdige aanzuivering van douanedocumenten en aanspraken wegens productaansprakelijkheid en/of intellectuele eigendomsrechten – die de Expediteur direct dan wel indirect lijdt ten gevolge van onder meer de niet nakoming door Opdrachtgever van enige verplichting op grond van de Overeenkomst of op grond van toepasselijke nationale en/of internationale wet- en regelgeving, ten gevolge van enig voorval dat in de risicosfeer van Opdrachtgever is gelegen, alsmede ten gevolge van de schuld of nalatigheid in het algemeen van de Opdrachtgever en/of diens ondergeschikten en/of door hem ingeschakelde en/of werkzame derden.

Art. 11 lid 8:

De Opdrachtgever zal de Expediteur te allen tijde vrijwaren tegen aanspraken van derden, waaronder begrepen ondergeschikten van zowel de Expediteur als de Opdrachtgever, die verband houden met of voortvloeien uit de in het vorige lid bedoelde schade.

Art. 12 lid 2:

Alle extra kosten veroorzaakt door Overmacht, zoals transport- en opslagkosten, pakhuis- of terreinhuur, overlig- en staangelden, assurantie, uitslag enz., komen ten laste van de Opdrachtgever en dienen op eerste verzoek van de Expediteur aan deze te worden voldaan.

Art. 15 lid 1:

De Opdrachtgever is verplicht de Expediteur de overeengekomen vergoedingen en de andere uit de Overeenkomst voortvloeiende kosten, vrachten, rechten, enz. bij aanvang van de Diensten te voldoen, tenzij anders overeengekomen.

Art. 15 lid 9:

De Opdrachtgever zal de Expediteur te allen tijde vergoeden de bedragen die als gevolg van onjuist geheven vrachten en kosten, alsmede alle extra kosten die van de Expediteur in verband met de opdracht worden gevorderd dan wel nagevorderd.

Daarnaast kan de expediteur vragen om zekerheidstelling door de opdrachtgever.

Art. 15 lid 6:

De Opdrachtgever is verplicht om op eerste vordering van de Expediteur zekerheid te stellen voor hetgeen de Opdrachtgever aan de Expediteur is verschuldigd dan wel wordt verschuldigd. Deze verplichting bestaat ook, indien de Opdrachtgever zelf in verband met het verschuldigde reeds zekerheid heeft moeten stellen of heeft gesteld.

Art. 15 lid 7:

De Expediteur is niet verplicht uit eigen middelen zekerheid te stellen voor betaling van vracht, rechten, heffingen, belastingen en/of andere kosten, zo deze mocht worden verlangd. Alle gevolgen van het niet of niet dadelijk voldoen aan het verzoek van de expediteur tot een verplichting tot zekerheidstelling komen ten laste van de Opdrachtgever. Indien de Expediteur uit eigen middelen zekerheid heeft gesteld, is hij gerechtigd van de Opdrachtgever onverwijld betaling van het bedrag, waarvoor zekerheid is gesteld, te vorderen. Waar mogelijk pleegt Expediteur voorafgaand overleg met de Opdrachtgever. Indien geen tijdig voorafgaand overleg mogelijk is, neemt Expediteur de maatregelen die hem het beste voorkomen in het belang van de Opdrachtgever en informeert de Opdrachtgever daaromtrent.

Art. 17 lid 8:

Op eerste verzoek van de Expediteur zal de Opdrachtgever zekerheid stellen voor door de Expediteur aan derden of overheden betaalde of te betalen kosten en andere kosten die de Expediteur maakt of voorziet te zullen maken ten behoeve van de Opdrachtgever, waaronder onder meer vracht, havenkosten, rechten, belastingen, heffingen en premies.

Art. 17 lid 9:

De Expediteur is niet verplicht bij gebreke van documenten vrijwaringen af te geven of zekerheden te stellen. Indien de Expediteur een vrijwaring heeft afgegeven of zekerheid.

Relatie van de opdrachtgever met zijn/  
haar wederpartij

Of de opdrachtgever de kosten vervolgens weer kan verhalen op haar wederpartij zal afhangen van hun contractuele relatie. De vervoerovereenkomst is immers een andere overeenkomst dan de koopovereenkomst. Zo zal van belang zijn wie welke verplichting had en door wiens toedoen de kosten zijn ontstaan. Zo zal de geadresseerde niet graag betalen als de kosten zijn veroorzaakt door de afzender, en de afzender moeite hebben met betaling van de kosten als de geadresseerde de container niet (tijdig) ophaalt of te laat inlevert. Een geschil tussen partijen waarbij de container niet wordt afgehaald, kan leiden tot torenhoge demurrage en detention. In dergelijke gevallen is het beter om even eieren voor je geld te kiezen en toch te proberen de goederen elders (goedkoper) te stallen, dan de goederen in de container te laten zitten of deze niet van de terminal te halen.

Uiteraard zijn er omstandigheden waarin de container niet van de terminal af kan komen vanwege (bijvoorbeeld) douaneproblemen. Probeer dan zoveel mogelijk in gesprek te blijven met de rederij en eventuele andere partijen in een poging de kosten zo laag mogelijk te houden. Je kunt desgewenst verwijzen naar de best practices van FIATA, de aanbevelingen van CLECAT of de richtlijnen van de FMC, maar weet dat dit (in Nederland) geen wet- of regelgeving is, meer een voorstel voor een eerlijke en rechtvaardige handelswijze.

Mocht je een specifieke situatie hebben, schroom dan niet om contact op te nemen met TLN/Fenex, of om één van onze advocaten in te schakelen. Meer informatie vind je [hier](#).