

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

УДК 656.6.022:005.89

О. Л. ДРОЖЖИН^{1*}, Ю. О. КОСКІНА^{2*}

^{1*}Каф. «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень», Одеський національний морський університет, вул. Мечникова, 34, Одеса, Україна, 65029, тел. +38 (050) 415 36 76, ел. пошта alexey.drozhzhyn@ukr.net, ORCID 0000-0002-9695-9296

^{2*}Каф. «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень», Одеський національний морський університет, вул. Мечникова, 34, Одеса, Україна, 65029, тел. +38 (067) 557 76 46, ел. пошта yuliia.koskina@ukr.net, ORCID 0000-0002-3164-6504

ПОЛІСЕМІЧНІСТЬ ПОНЯТЬ «ДЕМЕРЕДЖ» І «ДЕТЕНШЕН» У ПРАКТИЦІ ЛІНІЙНОГО Й ТРАМПОВОГО СУДНОПЛАВСТВА

Мета. Це дослідження спрямоване на систематизацію змісту понять «демередж» і «детеншен», які застосовують у практиці морських перевезень. Ці поняття наразі характеризуються різним тлумаченням відповідно до їх використання в лінійній і трамповій формах судноплавства, що потребує необхідності виконання компаративного аналізу. **Методика.** Для зазначеного аналізу використано джерела інформації, які дозволяють на підставі сучасних наукових методів визначити специфіку понять «демередж» і «детеншен» як на науковому рівні, так і на рівні практичної реалізації. **Результати.** Автори довели, що попри синонімічність поняття «демередж» і «детеншен» мають принципові відмінності відповідно до використання їх у договорах перевезення вантажів суднами, роботу яких організовано у формі трампового й лінійного судноплавства. Враховуючи специфічні умови організаційних форм судноплавства, терміни, змістове тлумачення яких є об'єктом дослідження, мають різний об'єкт стягнення, порядок обґрунтування величини відповідних ставок і порядок розрахунку загальних сум. **Наукова новизна.** Автори вперше провели дослідження в контексті двох форм організації роботи морського транспорту (трампової й лінійної) і встановили семантичні особливості морських термінів «демередж» і «детеншен». **Практична значимість.** Комерційна робота транспортних підприємств, зокрема судноплавних, тісно пов'язана з технічними, технологічними, організаційно-правовими, економічними і навіть лінгвістичними проблемами. Останній аспект стосується точності розуміння термінів сторонами договорів на перевезення вантажів – судноплавними компаніями (лінійної й трампової організації роботи) і контрагентами-вантажовласниками, – оскільки зі значення цих термінів випливає відповідальність матеріального характеру. Чітке тлумачення понять є вирішальним для запобігання можливих суперечок щодо відповідних виплат. Адаже невизначеність, наявна в наукових публікаціях та інформаційних джерелах практичного характеру, призводить до вільної інтерпретації й підміни аналізованих понять один одним без чіткого розподілу відповідальності сторін за різних форм судноплавства.

Ключові слова: трампове судноплавство; лінійне судноплавство; демередж; детеншен; сталійний час; чартер-партія; коносамент

Вступ

Історично склалося, що більшість термінів морського судноплавства, які стосуються комерційної експлуатації торговельного флоту, є запозиченими з англійською мови. Перші спроби їх тлумачення (зокрема «лейтайму» і «демереджу») належать, як зазначено в [14], до

кінця 1830-х років. Звісно, нові технології, які визначили різноманітність організаційних та управлінських форм судноплавства, поступово змінювали й зміст ключових понять торговельного судноплавства. Таким чином, морські терміни зазнали історичних трансформацій їх змісту. Важливою є фіксація сингулярних і за-

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

гальних рис та характеру їх відмінностей на сучасному етапі розвитку й комерційної практики торговельного судноплавства.

Мета

З урахуванням зазначеного метою статті є компаративний аналіз понять «демередж» і «детеншен» у практиці лінійної й трампової форм організації роботи торговельного судноплавства.

Методика

У ході дослідження було використано загальнологічні методи аналізу й синтезу, узагальнення й аналогії, абстрагування й конкретизації.

Результати

Слід зазначити, що в юриспруденції сьогодні немає однозначного розуміння змісту понять «демередж» і «детеншен». В англійському праві «демередж» визначають як заздалегідь оцінені збитки за порушення умов договору про сталійний час, які фрахтувальник судна має компенсувати його власнику в разі виникнення ситуацій, пов'язаних із затримкою судна під вантажними роботами понад обумовлений у договорі час. Як механізм компенсування збитків судовласнику за затримку судна трактують демередж і в Бельгії. Такої самої позиції дотримуються і юристи скандинавських країн, Німеччини. Французькі судові органи, розглядаючи відповідні справи, трактують демередж як додатковий (до основного) фрахт. Немає єдиної позиції у правознавців Італії, адже за різних обставин демередж розуміють і як компенсацію особливого характеру, і як додатковий фрахт. Під час розгляду суперечок щодо необхідності сплати демереджу судові органи США вважають його фрахтом, сутність якого полягає в компенсації витрат, що викликані затримкою судна після закінчення сталії [7]. Узагальнюючи викладене, слід зазначити, що в наведених підходах здебільшого розуміють демередж як виплату за порушення умов договору між судовласником і фрахтувальником і не зважають на можливість трактування такої виплати або як компенсації витрат, або як додаткового фрахту.

Зазначені невідповідності в тлумаченні демереджу привертають увагу не лише з юридичного боку – вони мають важливе значення і в комерційній практиці експлуатації суден, що підтверджує значна кількість заходів практичного характеру, які проводять іноземні профільні установи [9, 10, 15].

Специфічні особливості експлуатації суден (технічні, технологічні, комерційні) у лінійній і трамповій формах судноплавства досить детально викладено в спеціальній літературі [4, 8, 12], що дозволяє авторам цієї статті перейти до безпосереднього аналізу тлумачення понять «демередж» і «детеншен» у трамповій і лінійній формах судноплавства без обтяжливого порівняння останніх.

Отже, поняття «демередж» і «детеншен» регулюють взаємовідносини судовласника й фрахтувальника в частині тривалості часу перебування судна в портах виконання вантажних робіт. У вигляді відповідних умов їх зафіксовано в договорах, що регулюють відносини судовласника й фрахтувальника (за трампового судноплавства – чартер-партія, за лінійного – лінійний коносамент).

Умова про демередж є в будь-якій чартер-партії – затримка судна під вантажними роботами однозначно призводить до збільшення витрат судовласника порівняно з тією їх величиною, яку він «закладав» у ставку фрахту під час проведення перемовин та укладання угоди. Зрозуміло, що в разі виникнення відповідної ситуації не з його провини він має право отримати демередж – незалежно від того, як трактувати його в юридичному сенсі (як додатковий фрахт чи як компенсацію непередбачених витрат). Умову про необхідність сплати демереджу в різних проформах формулюють у різний спосіб. Наразі загальна ідея зводиться до того, що за невиконання фрахтувальником вантажних робіт у встановлений у чартер-партії період (якщо після закінчення погодженої сталії вантажні роботи не закінчено) за кожен день подальшого перебування судна під вантажною обробкою фрахтувальник сплачує на користь судовласника грошову суму за погодженою ставкою демереджу. Після закінчення сталійного часу починається так званий контрсталійний час, коли за кожен день (або пропорційно частині доби) перебування судна під вантажними роботами власне і спла-

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

чують демередж. Сплата демереджу за кожен день контрсталійного часу є принциповою позицією і не залежить від того, на яких умовах погоджено власне сталійний час і на яких умовах продовжуються вантажні роботи. У трамповому суднопластві існує навіть приказка «once on demurrage – always on demurrage»: судно, яке «вийшло на демередж», має отримувати відповідну платню до фактичного закінчення вантажних робіт. Наразі в деяких чартер-партіях перебування судна на контрсталійному часі з відповідною сплатою демереджу обмежено певною кількістю днів. Зокрема, універсальна проформа чартер-партії «Дженкон» обмежує контрсталійний час до 10 діб; у проформі чартер-партії на перевезення зернових «Зернокон» період перебування судна на контрсталії зі сплатою демереджу вказано 15-добовим інтервалом [6]. Якщо після закінчення відповідного часу вантажні роботи не закінчено, ставка демереджу, яку сплачує фрахтувальник на користь судновласника, збільшується (зазвичай – удвічі): судно виходить на так званий понадконтрсталійний час зі сплатою за кожну добу простою (або пропорційно) детеншену.

Перебування судна на понадконтрсталійному часі завжди сплачують за підвищеною ставкою, адже тут йдеться про відшкодування не лише непередбачуваних збитків у зв'язку із затримкою судна під вантажними роботами, але й про компенсацію так званого втраченого прибутку.

Розмір ставки демереджу є предметом обговорення між сторонами під час проведення перемовин. Якщо сторони дійшли згоди щодо його величини, її фіксують у договорі чартер-партії, за яким подальший торг (під час рейсу чи виникнення відповідних обставин щодо його сплати) вже є неможливим. Величина ставки демереджу залежить насамперед від типу й розміру судна й має певний (опосередкований через умови про сталійний час і вірогідність затримок судна в портах під вантажними роботами) вплив на величину ставки фрахту [5, 13].

У лінійному суднопластві фрахтувальники не несуть відповідальності за використання судна понад установлений час, але на них покладено відповідальність не перевищувати час, який встановлює перевізник (Carrier) в вигляді так званого вільного часу, «Free Time» (FT).

Призначення вільного часу не є уніфікованим. Деякі лінійні перевізники (Maersk Line) використовують комбіновану систему стягнення демереджу і детеншену, «Combined Demurrage and Detention» (CDD) а деякі – лише демереджу.

Maersk Line визначає FT наступним чином: «вільний час» – це період, погоджений між Перевізником і Комерсантом, за яким Комерсант не сплачує демередж, детеншен, комбінований демередж і зберігання (за наявності) [17].

Система нарахування CDD має окремий FT відповідно до безоплатного перебування контейнерного обладнання в терміналі, у порту чи депо (FT на демередж), і поза терміналом (FT на детеншен). Таким чином, власник контейнерного обладнання цим грошовим стягненням стимулює вантажовласника якомога пришвидшити операції завантаження/розвантаження в/з контейнера на території терміналу і на складах вантажовідправника чи вантажоотримувача. Датою закінчення демереджу й детеншену, за CDD, вважають відповідно дату виїзду з порту й дату повернення контейнерного обладнання порожнім у місце, вказане морським лінійним перевізником.

З урахуванням вищезазначеного, у лінійних контейнерних перевезеннях можна узагальнити основні поняття, що представлені в табл. 1.

Таблиця 1

Основні визначення стосовно нарахування демереджу й детеншену в контейнерних перевезеннях

Table 1

Basic definitions for accrual of demurrage and detention in container transportation

Термін	Комбінація (CDD)
Демередж – ставка, яку сплачує комерсант за використання контейнера в межах контейнерного терміналу після закінчення вільного часу	Об'єднаний демередж і детеншен – ставка, яку сплачує комерсант за використання контейнера поза межами вільного часу, коли демередж і детеншен об'єднані в єдиний FT
Детеншен – ставка, яку сплачує комерсант за використання контейнера поза межами терміналу або депо після закінчення вільного часу	

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

Продовження таблиці 1

Continuation of Table 1

Облік часу демереджу	
Імпорт	Експорт
період, який починається з дати вивантаження контейнера із судна до виходу повного контейнера з терміналу	період від в'їзду повного контейнера на термінал до моменту його завантаження на борт судна
Облік часу детеншену	
Імпорт	Експорт
період від виходу повного контейнера з терміналу до його повернення порожнім у визначений пункт	період від виходу порожнього контейнера з терміналу (депо) до повернення повного контейнера на термінал (депо)
Супутні терміни	
Зберігання (storage charge)	Фрі-тайм (FT)
платня (не обмежується тільки використанням причальної площі), яку стягують оператори терміналів за контейнери, що зберігаються на площадці; її звичайно оператори терміналу переадресовують на судноплавну лінію	час безоплатного користування контейнером, який власник контейнера пропонує комерсантові; перевищення цього часу тягне за собою сплату демереджу й детеншену

Кількість діб FT перевізники встановлюють стандартною відповідно до кожного заходження в порт і до напрямку (експорт/імпорт). Спеціальні умови FT встановлюють для перевізників у випадках обґрунтованості таких запитів, наприклад, подальше наземне транспортування поза країною порту призначення [3]. Звісно, такі спеціальні умови FT мають бути погоджені сторонами ще до перевезення відповідними позначеннями в лінійному коносаменті. Цю необхідність пояснює п. «Carrier's Tariff» на зворотній стороні лінійного коносаменту, який має ознаки договору морського перевезення [11].

Більшість перевізників використовують застереження на кшталт «In the case of inconsistency between this bill of lading and the applicable Tariff, the bill of lading shall prevail», яке надає умовам коносаменту перевагу.

Ставки демереджу й детеншену призначають відповідно до порту (конкретного терміналу), контейнерного обладнання й напрямку перевезень за прогресивною шкалою (рис. 1, 2).

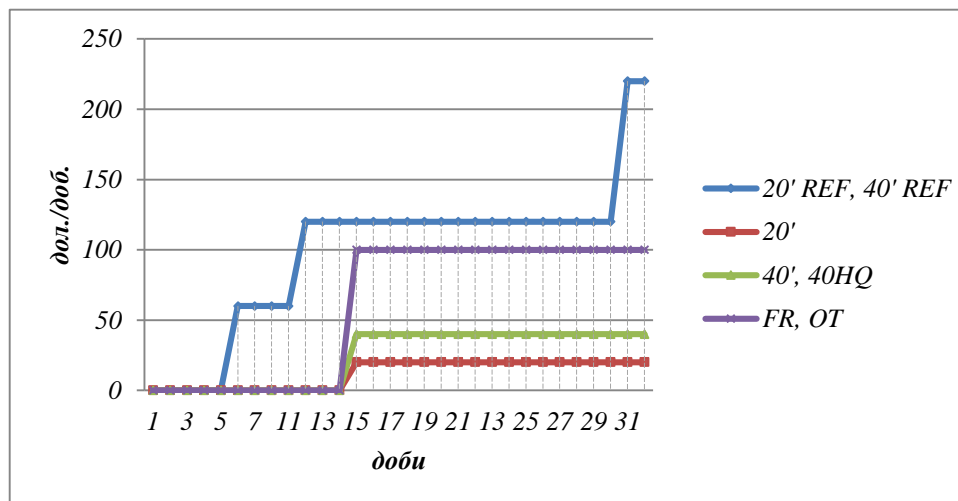


Рис. 1. Шкала нарахування імпортного демереджу морським лінійним перевізником Maersk Line на терміналах в українських портах

Fig. 1. Scale of import of demurrage marine linear Maersk Line carrier at terminals in Ukrainian ports

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

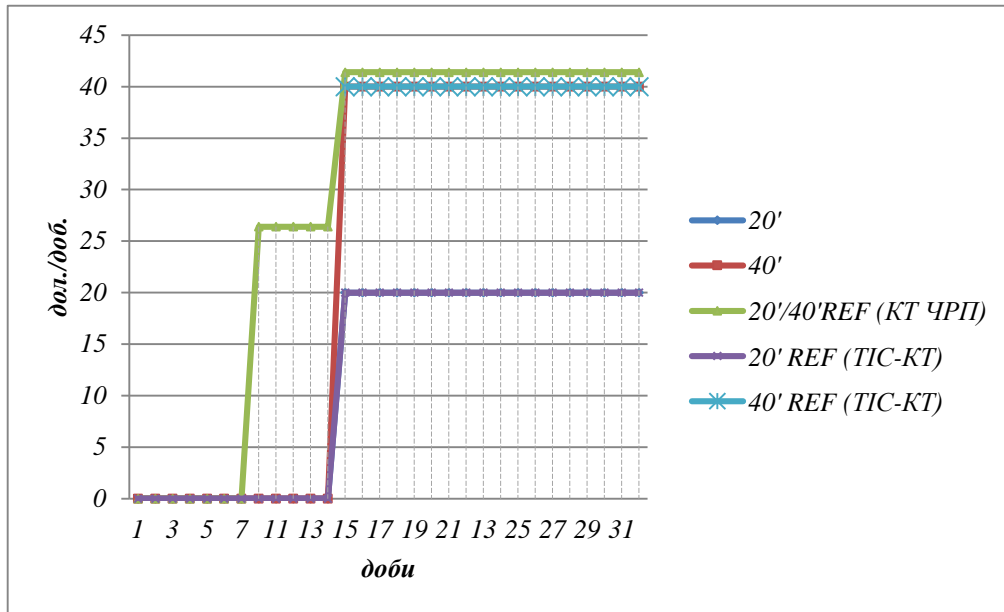


Рис. 2. Шкала нарахування експортного демереджу морським лінійним перевізником Maersk Line на терміналах (КТ ЧРП – контейнерний термінал Чорноморського рибного порту і ТІС-КТ – термінал в порту Південний)

Fig. 2. Scale of export demurrage accrued by Maersk Line maritime carrier at terminals (CT ChFP – Container Terminal of Chornomorsk Fishing Port and TIS-CT – Terminal in the South Port)

Як показано на рис. 1, найменший час FT в більшості випадків припадає на рефрижераторне контейнерне обладнання – 5 діб для українських терміналів в імпорті (рис. 1) і 7-14 діб для експорту (рис.2). Причому, якщо в експортному випадку, починаючи з 15-ої доби для 20' REF ставка становить 41,4 дол. в Чорноморську, то для терміналу ТІС в Південному – вдвічі менше – 20 дол. Ця обставина пояснюється відносним балансом рефрижераторних контейнеропотоків в імпорті і експорті в Південному.

Компанії, що використовують лише нарахування демереджу, «Demurrage only» (DO) розрахунковим періодом вважають:

– 00:01 год дати вивантаження судна до поточної дати повернення контейнера порожнім за вирахуванням діб FT;

– 00:01 год календарного дня, коли порожній контейнер прийнятий у морського перевізника в його депо порожнім, і до дати прибуття судна під завантаження.

На відміну від лінійних перевезень, у трамповій формі судноплавства, де відносини сторін мають разовий характер і регулюються укладеною на кожне окреме перевезення чартер-партією, ставки демереджу є предметом обговорення й домовленостей. При цьому судовласник орієнтується на необхідність компенсації добових витрат на утримання судна (так званих постійних витрат). Наразі суттєве значення має і ситуація в зарубіжних портах, передбачити яку в момент укладання угоди неможливо: у періоди пікових відвантажень певних товарів спостерігаються скупчення суден [1, 2, 16]. Зрозуміло, це ще не означає, що судно буде затримане під вантажною обробкою, однак у певному сенсі підвищує вірогідність такої затримки.

Основні відмінності поняття «демередж» відповідно до форми судноплавства зазначено в табл. 2.

Таблиця 2

Основні відмінності поняття «демередж» відповідно до форми організації судноплавства

Table 2

The main variances of the term “demurrage” by the shipping organization form

Демередж					
Форма	Об'єкт, відповідно до якого стягується платня	Початок відрахування в часі	Залежить від		
Лінійна	Контейнерне обладнання, що належить відправнику (COS)	Відповідно до дати закінчення ФТ	Напрямку перевезення (імпорт/експорт)	Типу обладнання	Порту відправлення/призначення
Трампова	Судно, зафрахтоване на рейс для перевезення вантажу	Закінчення обумовленого в чартер-партії сталійного часу	–	Розміру й типу судна	Вірогідності затримки судна під вантажними роботами (наприклад, через скупчення суден у портах)

Наукова новизна та практична значимість

Уперше виконано компаративний аналіз ключових термінів торговельного судноплавства, які використовують у практичній діяльності підприємств як трампової, так і лінійної форм організації роботи флоту, – демередж і детеншен. Результати дослідження є передусім важливими для однієї зі сторін угоди на перевезення вантажів морськими суднами – вантажовласників або їх представників, які уповноважені першими на організацію доставки вантажів із залученням морського транспорту. Загалом результати дослідження мають практичну значимість для організацій і підприємств, які опікуються операціями, пов'язаними з морськими перевезеннями вантажів.

Висновки

Синонімічність понять «демередж» і «детеншен», які вживаються як у лінійній, так і в трамповій формі роботи суден із перевезень вантажів, призводить до певних непорозумінь між сторонами угод, зокрема в частині відповідальності фрахтувальника, який вдається до послуг лінійних або трампових перевізників. Чітке розмежування змісту цих термінів базується на специфічних умовах роботи суден (і виконання ними перевезень вантажів) у різних формах судноплавства. Зокрема, різними є база й порядок нарахування таких грошових виплат; певні відмінності є також і у факторах, якими визначають величини ставок демереджу й детеншену.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Войниченко, В. В. Волны мирового фрахтового рынка [Електронний ресурс] / В. В. Войниченко. – Режим доступу: <https://ports.com.ua/articles/archive/volny-mirovogo-frakhtovogo-rynka> – Назва з екрана. – Перевірено : 11.05.2019.
2. Войниченко, В. В. Вопреки прогнозам [Електронний ресурс] / В. В. Войниченко. – Режим доступу: <https://ports.com.ua/articles/archive/vopreki-prognozam> – Назва з екрана. – Перевірено : 11.05.2019.
3. Дрожжин, О. Л. Организация работы судов-контейнеровозов на фидерных линиях : дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01 / Дрожжин Олексій Леонідович ; Одес. нац. морськ. ун-т. – Одеса, 2019. – 175 с.
4. Кириллова, Е. В. Формы судоходства : учеб. пособие / Е. В. Кириллова. – Одесса : Изд-во ОНМУ, 2010. – 231 с.

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

5. Онищенко, С. П. Дослідження впливу умов оферти на успішність укладання фрахтової угоди / С. П. Онищенко, Ю. О. Коскіна // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2015. – Т. 6, № 3 (78). – С. 25–32. doi: <http://doi.org/10.15587/1729-4061.2015.55738>
6. Проформы чартеров. – Санкт-Петербург : [Б. и.], 1994. – Кн. 1. – 490 с.
7. Юридический справочник по торговому мореплаванию / В. Г. Ермолаев, А. С. Кокин, А. Ф. Луговцев, А. Л. Маковский ; под ред. А. С. Кокина. – Москва : Спарк, 1998. – 560 с.
8. Brodie, P. Commercial Shipping Handbook / P. Brodie. – Routledge : Informa Law, 2016. – 325 p.
9. Certificate in Laytime and Demurrage: Lloyd’s Maritime Academy [Електронний ресурс] / Independent. – Режим доступу: <https://u.to/poFwFQ> – Назва з екрана. – Перевірено : 20.04.2019.
10. Laytime & Demurrage Masterclass [Електронний ресурс] / BIMCO. – Режим доступу: <https://www.bimco.org/training/descriptors/laytime-and-demurrage-masterclass> – Назва з екрана. – Перевірено : 20.04.2019.
11. Mills, S. Bills of Lading – A Guide to Good Practice / S. Mills. – Newcastle upon Tyne : The North of England P&I Association, 2005. – 141 p.
12. Olesen, T. R. Value creation in the maritime chain of transportation. The role of carriers, ports and third parties in liner and bulk shipping [Електронний ресурс] / T. R. Olesen. – GBS Maritime, 2015. – 39 p. – Режим доступу: https://www.cbs.dk/files/cbs.dk/mapping_report_c_value_creation_1.pdf – Назва з екрана. – Перевірено : 20.05.2019.
13. Onyshchenko, S. P. Estimation of the vessel's arrival at port / S. P. Onyshchenko, Y. A. Koskina // Наука та прогрес транспорту. – 2019. – № 1 (79). – С. 39–50. doi: <http://doi.org/10/15802/stp2019/158478>
14. Schofield, J. Laytime and demurrage / J. Schofield. – Routledge : Informa Law, 2016. – 584 p.
15. Ship Chartering, Laytime and Demurrage Masterclass: Resolution of Commercial & Legal Complexities [Електронний ресурс] / EuroMaTech. – Режим доступу: <http://www.euromatech.com/seminars/ship-chartering-laytime-demurrage-masterclass> – Назва з екрана. – Перевірено : 20.05.2019.
16. Ship congestion hits China’s ports [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://shipsandports.com.ng/ship-congestion-hits-chinas-ports/> – Назва з екрана. – Перевірено : 13.05.2019.
17. Terms for Detention and Demurrage [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://terms.maerskline.com/d_and_d – Назва з екрана. – Перевірено : 20.04.2019.

А. Л. ДРОЖЖИН^{1*}, Ю. А. КОСКИНА^{2*}

^{1*}Каф. «Експлуатація флота і технологія морських перевозок», Одеський національний морський університет, ул. Мечникова, 34, Одеса, Україна, 65029, тел. +38 (050) 415 36 76, ел. почта alexey.drozhhyn@ukr.net, ORCID 0000-0002-9695-9296

^{2*}Каф. «Експлуатація флота і технологія морських перевозок», Одеський національний морський університет, ул. Мечникова, 34, Одеса, Україна, 65029, тел. +38 (067) 557 76 46, ел. почта yuliia.koskina@ukr.net, ORCID 0000-0002-3164-6504

ПОЛИСЕМИЧНОСТЬ ПОНЯТИЙ «ДЕМЕРЕДЖ» И «ДЕТЕНШЕН» В ПРАКТИКЕ ЛИНЕЙНОГО И ТРАМПОВОГО СУДОХОДСТВА

Цель. Представленное исследование направлено на систематизацию содержания понятий «демередж» и «детеншен», применяемых в практике морских перевозок. Эти понятия характеризуются различным толкованием при их использовании в линейной и трамповой формах судоходства, что требует необходимости выполнения компаративного анализа. **Методика.** Для указанного анализа использованы источники информации, которые позволяют на основании современных научных методов определить специфику понятий «демередж» и «детеншен» как на научном уровне, так и на уровне практической реализации. **Результаты.** Авторы доказали, что несмотря на синонимичность понятия «демередж» и «детеншен» имеют принципиальные отличия при использовании их в договорах перевозки грузов судами, работу которых организовано в форме трампового и линейного судоходства. Учитывая специфические условия организационных форм судоходства, термины, содержательное толкование которых является объектом исследования, имеют разный объект начисления, порядок обоснования величины соответствующих ставок и порядок расчета общей суммы. **Научная новизна.** Авторы впервые провели исследование в контексте двух форм орга-

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

низации морского транспорта (трамповой и линейной) и установили семантические особенности морских терминов «демередж» и «детеншен». **Практическая значимость.** Коммерческая работа транспортных предприятий, в частности судоходных, тесно связана с техническими, технологическими, организационно-правовыми, экономическими и даже лингвистическими проблемами. Последний аспект касается точности понимания терминов сторонами договоров перевозки грузов – судоходными компаниями (линейной и трамповой организации работы) и контрагентами-грузовладельцами, – поскольку из значения этих терминов следует ответственность материального характера. Чёткое толкование понятий является решающим для предотвращения возможных споров относительно соответствующих выплат. Ведь неопределенность, присутствующая в научных публикациях и информационных источниках практического характера, приводит к свободной интерпретации и подмены анализируемых понятий друг другом без четкого распределения ответственности сторон в различных формах судоходства.

Ключевые слова: трамповое судоходство; линейное судоходство; демередж; детеншен; сталийное время; чартер-партия; коносамент

O. L. DROZHYN^{1*}, Y. O. KOSKINA^{2*}

^{1*}Dep. «Fleet Operating and Technologies of Sea Carriages», Odesa National Maritime University, Mechnikova St., 34, Odesa, Ukraine, 65029, tel. +38 (050) 415 36 76, e-mail alexey.drozhzhyn@ukr.net, ORCID 0000-0002-9695-9296

^{2*}Dep. «Fleet Operating and Technologies of Sea Carriages», Odesa National Maritime University, Mechnikova St., 34, Odesa, Ukraine, 65029, tel. +38 (067) 557 76 46, email yuliia.koskina@ukr.net, ORCID 0000-0002-3164-6504

POLYSEMICY OF THE TERMS «DEMURRAGE» AND «DETENTION» APPLIED IN THE PRACTICE OF LINER AND TRAMP SHIPPING

Purpose. The presented study aims to systematize the definition of the terms «demurrage» and «detention», which are used in the theory and practice of maritime transportations, but are characterized by different meaningful definition when used in liner and tramp shipping, which requires the need for a comparative analysis. **Methodology.** For the stated comparative analysis, the applied information sources allowed to determine the specificity of the terms «demurrage» and «detention» both at the scientific level and at the level of practical implementation. **Findings.** The authors proved that despite their synonymous character, the terms «demurrage» and «detention» have fundamental differences when used in transportation contracts for the vessels of liner and tramp shipping. Taking into account the specific conditions of these organizational forms of shipping, the terms, the meaningful interpretation of which are the object of the study, have a different object of accrual, the procedure for substantiating the value of the corresponding rates and the procedure for calculating the total amount. **Originality.** The authors for the first time carried out a study in the context of two forms of organization of maritime transport (tramp and linear) and established the semantic features of the marine terms «demurrage» and «detention». **Practical value.** The commercial practice of transport companies, in particular shipping ones, is closely connected with technical, technological, organizational, legal, economic and even linguistic issues. The last aspect concerns the role of the accuracy of understanding of the terms by the parties to the transportation contracts concluded by shipping companies (liner and tramp shipping) with counterparties, since it is the responsibility of a material nature that follows from them. Clear interpretation of the terms is crucial to prevent possible disputes regarding the relevant payments. Uncertainty, which is currently present in scientific publications and literary sources of practical nature, leads to a free interpretation and substitution of the analyzed terms with each other without a clear distribution of the parties' responsibility in different forms of shipping.

Keywords: tramp shipping; linear shipping; demurrage; detention; laytime; charter party; bill of lading

REFERENCES

1. Voynichenko, V. V. (2005). *Volny mirovogo frakhtovogo rynka*. Retrieved from <https://ports.com.ua/articles/archive/volny-mirovogo-frakhtovogo-rynka> (in Russian)
2. Voynichenko, V. V. (2011). *Vopreki prognozam*. Retrieved from <https://ports.com.ua/articles/archive/vopreki-prognozam> (in Russian)
3. Drozhzhyn, O. L. (2019). *Organization of container-ship operation on feeder lines*. (Dysertatsiia kandydata tekhnichnykh nauk). Odesa National Maritime University, Odesa (in Ukrainian)

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА РЕМОНТ ЗАСОБІВ ТРАНСПОРТУ

4. Kirillova, Y. V. (2010). *Formy sudokhodstva: uchebnoe posobie*. Odessa: Izdatelstvo ONMU. (in Russian)
5. Onyshchenko, S. P., & Koskina, Y. O. (2015). Research of the effect of terms and conditions of an offer on successful conclusion of the freight transaction. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 6(3(78)), 25-32. doi: <http://doi.org/10.15587/1729-4061.2015.55738> (in Ukrainian)
6. *Proformy charterov*. (1994). (Vol. 1). St. Petersburg. (in Russian)
7. Yermolaev, V. G., Kokin, A. S., Lugovtsev, A. F., Makovskiy, A. L., & Kokin, A. S. (Ed). (1998). *Yuridicheskiy spravochnik po trgovomu moreplavaniyu*. Moscow: Spark. (in Russian)
8. Brodie, P. (2016). *Commercial Shipping Handbook*. Routledge: Informa Law. (in English)
9. Certificate in Laytime and Demurrage: Lloyd's Maritime Academy (2019). *Independent*. Retrieved from <https://u.to/poFwFQ> (in English)
10. Laytime & Demurrage Masterclass. (2019). *BIMCO*. Retrieved from <https://www.bimco.org/training/descriptors/laytime-and-demurrage-masterclass> (in English)
11. Mills, S. (2005). *Bills of Lading – A Guide to Good Practice*. Newcastle upon Tyne: The North of England P&I Association. (in English)
12. Olesen, T. R. (2015). *Value creation in the maritime chain of transportation. The role of carriers, ports and third parties in liner and bulk shipping*. GBS Maritime. Retrieved from https://www.cbs.dk/files/cbs.dk/mapping_report_c_value_creation_1.pdf (in English)
13. Onyshchenko, S. P., & Koskina, Y. A. (2019). Estimation of the vessel's arrival at port. *Science and Transport Progress*, 1(79), 39-50. doi: <http://doi.org/10/15802/stp2019/158478> (in English)
14. Schofield, J. (2016). *Laytime and demurrage*. Routledge: Informa Law. (in English)
15. Ship Chartering, Laytime and Demurrage Masterclass: Resolution of Commercial & Legal Complexities (2019). *EuroMaTech*. Retrieved from <http://www.euromatech.com/seminars/ship-chartering-laytime-demurrage-masterclass> (in English)
16. Ship congestion hits China's ports. (2017). Retrieved from <http://shipsandports.com.ng/ship-congestion-hits-chinas-ports/> (in English)
17. Terms for Detention and Demurrage. (2013). Retrieved from https://terms.maerskline.com/d_and_d (in English)

Надійшла до редколегії: 17.01.2019

Прийнята до друку: 24.05.2019