Проблема определения правовой природы демереджа, экономические аспекты демереджа

Ермолин Владимир Константинович
морской юрист группы компаний Adele Shipping and Freight, vladimir.k.ermolin@gmail.com

В статье анализируется экономическая составляющая демереджа, на основе которой определяется правовая природа демереджа в зависимости от юрисдикции. С учетом того, что правовая природа демереджа определяется в той или иной юрисдикции по-разному экономическая составляющая демереджа по сути остается неизменной в любом рейсовом фрахтовании в целом. Анализ экономической составляющей демереджа во многом помогает юристам разобраться в важных правовых особенностях правовой природы демереджа в той или иной стране.
Ключевые слова: демередж, рейсовый чартер, сталийное время, английское договорное право, заранее оцененные убытки.

Вопросы определения правовой природы демереджа носят не только теоретический, но и сугубо практический характер. В зависимости от той или иной юрисдикции спорная ситуация, возникшая в связи с простоем судна под погрузкой/выгрузкой сверх согласованного сталийного времени, и, как следствие, требованием судовладельца о взыскании демереджа с фрахтователя, может быть разрешена судом или арбитражем совершенно разным образом.

Так, например, в Англии демередж относится к институту заранее оцененных убытков (liquidated damages). При этом возможность взыскание каких-либо иных убытков (unliquidated damages) в дополнение к демереджу у судовладельца по английскому праву существенно ограничена.

Во Франции сложившаяся судебная практика относит демередж к дополнительному вознаграждению судовладельцу за время, необходимое фрахтователю для завершения операций по погрузке/выгрузке груза.

В Германии же немецкие ученые склоняются к идее, что требования об уплате демереджа ближе по своему характеру к требованиям об уплате фрахта[76].

В российском праве, в статье 132 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, содержится общее определение демереджа, не раскрывающее его правовую природу. На данный момент российские суды пока не выработали единообразного подхода в определении правовой природы демереджа, предпочитая анализировать само понятие демереджа, исходя из условий рейсового чартера, заключенного между судовладельцем и фрахтователем. Так, в судебной практике встречаются позиции, где судьи признают уплату демереджа в качестве охранительного обязательства, основанием возникновения которого служит превышение фрахтователем согласованного сталийного времени на погрузку/выгрузку и которое демонстрирует неординарную, не ожидаемую динамику правоотношений[77].

В некоторых случаях одни судьи приходят к выводу, что демередж является штрафом/неустойкой, которые подлежат взысканию ввиду неисполнения фрахтователем своих обязательств[78].

В российской доктрине автору настоящей статьи не удалось отыскать больших исследований, касающихся правовой природы демереджа.

Более того, отсутствуют даже исследования об экономической составляющей демереджа, из которой по сути и должна определяться правовая природа демереджа. По всей видимости, юристам в России еще предстоит определить свой подход к интерпретации демереджа с учетом особенностей российского правопорядка. На сегодняшний день доктрина определяет демередж в качестве исключительной неустойки[79].

В рамках настоящей статьи будет предпринята попытка проанализировать экономическую составляющую

[76] В частности, к такому выводу о правовой природе демереджа во Франции и Германии приходит H. Tiberg в своем фундаментальном труде «The Law of Demurrage». См. подробнее: Tiberg Hugo. The Law of Demurrage. 5-th ed. London, Sweet & Maxwell, 2013. P. 514-516.

[77] См. подробнее: Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 14.11.2023 № Ф03-4527/2023 по делу № А51-19414/2022.

[78] Постановление Арбитражного суда Московского округа от 07.06.2022 № Ф05-10923/2022 по делу № А40-128757/2021.

[79] Комментарий к Кодексу торгового мореплавания /Под. ред. Г.Г. Иванова. – М.:Спарк, 2000, с. 231; Калпин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы: Дис. … док. юрид. наук. М., 1989, с.339.

демереджа, на которой основывается правовая природа демереджа в той или иной юрисдикции.

Общее понятие демереджа. Экономические аспекты демереджа.

Так, с экономической точки зрения основную прибыль (за вычетом расходов на бункер и экипаж) судно получает непосредственно во время рейса в море, в то время как пребывание в порту погрузки/выгрузки создает для судовладельца значительные риски возможных потерь, а также риски упустить более выгодные коммерческие возможности на фрахтовом рынке. Именно поэтому в частном морском праве существует ряд правовых институтов, которые позволяют судовладельцу уменьшить риски возможных экономических потерь, возникающих в связи со сверхнормативным простоем судна под погрузкой/выгрузкой. Одним из таких институтов является демередж за сверхнормативный простой судна под погрузкой/выгрузкой.

С этимологической точки зрения понятие «демередж» происходит от английского глагола «demur» (устар.), что означает «медлить», «отсрочить», «задерживаться». Иной вариант происхождения относится к французскому глаголу «demeurer», что может быть переведено как «медлить», «оставаться на месте». Но, как уже известно, понятие демереджа в современном правовом контексте не относится к категории времени, но относится к финансовой категории (плата за простой судна).

Появление такой финансовой категории в мировом рейсовом фрахтовании, как демередж, далеко не случайно. Как известно, большая часть морских перевозок осуществляется в рамках так называемого нелинейного («трампового») судоходства. Каждый следующий рейс для судовладельца несет труднопредсказуемые риски, связанные с простоем судна под погрузкой/выгрузкой в том или ином порту.

Для каждого рейса судовладелец заранее определяет бюджет, исходя из которого ставка фрахта, предлагаемая фрахтователю, должна, как минимум, покрывать все стандартные расходы на содержание судна в течение рейса. В ставке фрахта в частности учитываются расходы на экипаж, бункер, снабжение судна, а также и портовые расходы (портовые сборы, услуги лоцманов и т.д.).

Учитывая, что сверхнормативный простой судна под погрузкой/выгрузкой трудно спрогнозировать, ставка демереджа считается отдельно от ставки фрахта и направлена по большей части на компенсацию возможных убытков судовладельца при простое судна свыше согласованного по рейсовому чартеру времени для погрузочно-разгрузочных операций.

Если бы ставка фрахта также учитывала риски возможного сверхнормативного простоя судна под погрузкой/выгрузкой, морская перевозка грузов стала бы одной из самых дорогостоящих в мире. Но учитывая большую конкуренцию между судовладельцами, а также общее стремление судоходных компаний организовать перевозку с меньшими затратами для грузовладельца, риски возможных убытков от сверхнормативного простоя судна приходится учитывать за рамками ставки фрахта – то есть в ставке демереджа.

В этой связи демередж играет, безусловно, важную роль, создавая определенный баланс интересов судовладельца и фрахтователя на этапе, когда судно пребывает в порту погрузки и порту выгрузки (судовладелец заинтересован в том, чтобы судно в кратчайшие сроки завершило операции по погрузке/выгрузке и вышло в рейс, а фрахтователь заинтересован в том, чтобы груз был в сохранности погружен в порту погрузки и доставлен в порт выгрузки в пределах оговоренных сроков для перевозки). Если бы не существовало такой категории, как демередж, то баланс интересов участников морской перевозки в порту погрузки/выгрузки был бы смещен в пользу фрахтователя, что неминуемо ослабляло бы экономическую позицию судовладельца. В этом случае судовладельцы вынуждены были бы увеличивать разрешенное время на погрузку/выгрузку (сталийное время), что закономерно приводило бы к увеличению ставки фрахта. Именно ставка демереджа позволяет уменьшить возможные риски убытков судовладельца и, как следствие, позволяет сохранить ставку фрахта на конкурентном уровне.

В свете вышеизложенного можно выделить такие функции демереджа, как функция балансирования интересов судовладельца и фрахтователя в порту погрузки/выгрузки, а также функция компенсации понесенных убытков судовладельца в случае длительной задержки судна под погрузкой/выгрузкой.

Безусловно, это не исчерпывающий перечень функций, которые включает в себя демередж с экономической точки зрения, но именно на этих функциях в многом основывается правовая природа демереджа в отдельных юрисдикциях.

Общее понятие демереджа содержится в Определениях, используемых в чартерах и относящихся к сталийному времени 2013 года (англ. «Laytime Definitions for Charter Parties 2013») (**далее – Определения от 2013 года**)[80], где указывается, что демереджем является сумма, уплачиваемая судовладельцем по истечении сталийного времени в связи с задержкой судна, возникшей не по вине судовладельца. К демереджу не применяются какие-либо исключения до тех пор, пока иное не предусмотрено в чартере[81].

В то же время надо учитывать, что вышеуказанные Определения от 2013 года не являются каким-либо источником права и применяются в рейсовых чартерах только в том случае, если на них сделана прямая отсылка, т.е. по соглашению сторон. Тем не менее, указанные правила позволяют определить экономическую составляющую демереджа в рейсовом чартере.

Представленное в Определениях от 2013 года понятие демереджа не позволяет сделать вывод о его правовой природе – является ли плата за сверхнормативный простой судна дополнительным вознаграждением, или же штрафом, или убытками, возникшими ввиду простоя судна под погрузкой/выгрузкой сверх согласованного сталийного времени.

Указанные Определения от 2013 года являются лишь попыткой унифицировать используемую терминологию в заключаемых судовладельцами и фрахтователями рейсовых чартерах, уменьшить правовую неопределенность и создать некое единообразие правовой терминологии в рейсовом фрахтовании.

Резюмируя вышесказанное представляется возможным обозначить свое общее, экономическое определение демереджа как платы, предусмотренной договором или законом (если договором такая плата не установлена) за использование судна фрахтователем за период времени,

[80] С текстом указанных правил можно ознакомиться на сайте Балтийского и международного морского совета (BIMCO): https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/laytime-definitions-for-charter-parties-2013/. Ссылка приводится по состоянию на 25.03.2025.

[81] Англ. «*DEMURRAGE shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of delay to the Vessel once the Laytime has expired, for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be subject to exceptions which apply to Laytime unless specifically stated in the Charter Party*».

который превышает необходимый, согласованный сторонами срок для погрузки/выгрузки груза и для осуществления иных сопутствующих погрузке/выгрузке операций.

Литература

1. Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 14.11.2023 № Ф03-4527/2023 по делу № А51-19414/2022.
2. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 07.06.2022 № Ф05-10923/2022 по делу № А40-128757/2021.
3. Tiberg Hugo. The Law of Demurrage. 5-th ed. London, Sweet & Maxwell, 2013.
4. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания /Под. ред. Г.Г. Иванова. – М.:Спарк, 2000.
5. Калпин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы: Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук. М., 1989.
6. Laytime Definitions for Charter Parties 2013, BIMCO. С текстом указанных правил можно ознакомиться на сайте Балтийского и международного морского совета (BIMCO). URL: https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/laytime-definitions-for-charter-parties-2013/ (дата обращения: 25.03.2026).

The problem of determining the legal nature of demurrage, economic aspects of demurrage

Ermolin V.K.

Adele Shipping and Freight

This article analyses the economic component of demurrage, on the basis of which the legal nature of demurrage is determined depending on the jurisdiction. Given that the legal nature of demurrage is defined differently in different jurisdictions, the economic component of demurrage essentially remains unchanged in any voyage charter as a whole. An analysis of the economic component of demurrage greatly assists lawyers in understanding the key legal characteristics of the legal nature of demurrage in a particular country.

Keywords: demurrage, voyage charter, laytime, English contract law, liquidated damages.

References

1. Resolution of the Far Eastern District Arbitration Court dated 14.11.2023 No. F03-4527/2023 in case No. A51-19414/2022.
2. Resolution of the Moscow District Arbitration Court dated 07.06.2022 No. F05-10923/2022 in case No. A40-128757/2021.
3. Tiberg Hugo. The Law of Demurrage. 5th ed. London, Sweet & Maxwell, 2013.
4. Commentary on the Merchant Shipping Code / Ed. by G.G. Ivanov. – Moscow: Spark, 2000.
5. Kalpin A.G. The Charter Party Agreement as a Maritime Law Institution: Theoretical and Practical Problems: Dissertation for the Degree of Doctor of Law. Moscow, 1989.
6. Laytime Definitions for Charter Parties 2013, BIMCO. The text of these rules is available on the website of the Baltic and International Maritime Council (BIMCO). URL: https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/laytime-definitions-for-charter-parties-2013/ (accessed: 25.03.2026).