

# GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

## COURT OF APPEAL 18 NOVEMBRE 2021

Sir GEOFFREY VOS, Master of the Rolls, Lord Justice NEWBY,  
Lord Justice MALES  
*K Line PTE Limited v. Priminds Shipping (HK) Co Limited*  
*Nave Eternal Bliss*

**Trasporto di cose – Trasporto marittimo – Voyage charterparty – Stallie e controstellie – Superamento del termine di stallia in fase di scaricazione – Richiesta di risarcimento del danno ulteriore in aggiunta al demurrage – Non ammissibile in mancanza di espressa previsione contrattuale contraria.**

RIASSUNTO DEI FATTI – Nel giugno del 2015, la portarinfuse Eternal Bliss venne nominata per l'esecuzione di un trasporto nel quadro di un *contract of affreightment* stipulato tra K Line PTE Ltd, come *owner*, e Priminds Shipping (HK) Co Ltd, come *charterer*. La nave caricò 70.113 tonnellate metriche di semi di soia a Tubarao, in Brasile, con destinazione Longkou, in Cina, dove arrivò e diede avviso di prontezza in data 29 luglio 2015. Tuttavia, a causa della congestione del porto di destino e della carenza di spazio di magazzinaggio a terra, la nave venne tenuta all'ancora per 31 giorni prima di ormeggiare. Al momento della scaricazione, la merce risultò ammuffita e fermentata. Il danno al carico determinò un reclamo da parte dei destinatari della merce, che il vettore definì, in via transattiva, per un costo totale di 1,1 milioni di dollari. Successivamente K Line PTE Ltd cercò di recuperare a carico di Priminds Shipping (HK) Co Ltd tali costi sostenuti per il risarcimento dei danni patiti dai destinatari, in aggiunta rispetto all'ammontare delle controstellie, calcolabili, sulla base delle previsioni del *charterparty*, a un tasso massimo di US\$ 20.000 al giorno. Tale richiesta venne declinata dal *charterer*, il quale sostenne che il pagamento del *demurrage* era destinato a coprire ogni pregiudizio lamentato dall'*owner* per effetto del ritardo nelle

operazioni di scaricazione. Prima che la vertenza fosse deferita in arbitri in conformità a quanto previsto dalla clausola compromissoria prevista nel contratto, la questione di diritto controversa, inerente alla cumulabilità della richiesta risarcitoria rispetto al pagamento del *demurrage*, venne sottoposta, in via preliminare, allo scrutinio della High Court di Londra, ai sensi della *Section 45 of the Arbitration Act 1996*. La High Court, decidendo la questione in favore dell'*owner*, affermò il principio per cui il tasso di controstallia fornisce una quantificazione concordata tra le parti della perdita di guadagno del nolo che il vettore avrebbe ricavato dall'utilizzo della nave se non vi fosse stato il ritardo oltre il periodo di *laytime*, e nulla di più. La sentenza venne impugnata dal *charterer* innanzi alla Court of Appeal.

*In mancanza di una espressa indicazione contraria contenuta nel contratto, il compenso di controstallia è destinato a liquidare l'interrezza dei danni derivanti dall'inadempimento del charterer relativo al mancato completamente della caricazione o della scaricazione delle merci dalla nave entro il periodo di stallia, e non solamente alcuni di essi. Conseguentemente, qualora intenda ottenere un risarcimento suppletivo in aggiunta al demurrage, l'owner deve necessariamente provare che vi sia stato, da parte del charterer, inadempimento di una obbligazione separata e distinta rispetto a quella relativa al completamente delle operazioni di caricazione o scaricazione entro il laytime (1).*

RAGIONI DELLA DECISIONE – 1. Demurrage, as every shipping lawyer knows, is “a sum agreed by the charterer to be paid as liquidated damages for delay beyond a stipulated or reasonable time for loading or unloading, generally referred to as the laydays or laytime” [*Scrutton on Charterparties*, 24th edition (2020), Art 170]. The issue arising on this appeal is whether demurrage is liquidated damages for all the conse-

---

(1) V. la nota di DANIELE CASCIANO, a p. 241.

quences of the charterer's failure to load or unload within the laytime, as Mr Justice Potter held in *The Bonde* [1991] 1 Lloyd's Rep 136, or only some of them, as Mr Justice Andrew Baker held in this case.

2. That issue arises because, in circumstances where the charterer committed no other breach of the charterparty, the delay in discharging a cargo of 70,133 mt of soybeans caused it to deteriorate. This led to a claim by the receivers, reasonably settled by the shipowner, who now seeks to recover its outlay from the charterer as damages for failure to complete discharge within the laytime. These, in outline, are the assumed facts on which the court was asked to determine a question of law pursuant to section 45 of the Arbitration Act 1996.

3. Mr Justice Andrew Baker held (at [61]) that "agreeing a demurrage rate gives an agreed quantification of the owner's loss of use of the ship to earn freight by further employment in respect of delay to the ship after the expiry of laytime, nothing more". Accordingly, because the present claim was for "a different kind of loss", the shipowner was entitled to recover the sum paid to settle the receivers' claim as unliquidated damages falling outside the scope of the demurrage clause in addition to the demurrage of US \$20,000 per day paid by the charterer for the period of delay.

4. The charterer appeals, contending that demurrage operates as a liquidated and exclusive remedy for all the consequences of its failure to complete cargo operations within the agreed laytime. On that basis, a shipowner wishing to recover unliquidated damages in addition to demurrage must prove a breach by the charterer of a separate and distinct obligation.

5. Accordingly this case turns on the proper meaning of the term "demurrage" as it is used in the charterparty.

*(omissis)*

*The nature of the issue*

17. As we have indicated, the issue before us depends on the meaning of the word "demurrage" as that would

be understood by those involved in the shipping business. For that reason it is not helpful to consider how liquidated damages clauses in other fields such as construction law have been construed. In principle, it is open to the parties to agree that a liquidated damages clause should cover all or only some of the losses flowing from a breach of contract. The question is what these parties have agreed by the charterparty in the present case (and because their agreement is in standard terms, what commercial people generally have agreed by using such terms).

18. The charterparty itself does not expressly address this question. It confirms that demurrage is to be paid at a maximum <sup>(1)</sup> daily rate of US \$20,000 per day or pro rata, and therefore that it is calculated on a time basis, by reference to the days, hours and even minutes during which the vessel is detained beyond the laytime. It provides that, for time saved if the laytime is not used, despatch will be paid at half the demurrage rate. It provides also for various exceptions during which time shall not count as laytime. All this is standard, but does not indicate whether demurrage was intended to cover all or only some of the losses flowing from a failure to complete cargo operations within the laytime. It can be said, however, that if the parties intended demurrage to cover only some such losses, they gave no express indication of which losses were intended to be covered and which were not.

19. It is helpful to frame the issue by reference to the explanation of “the general nature of the commercial bar-

---

<sup>(1)</sup> The shipowner is required to declare the actual demurrage rate for each voyage under the contract upon vessel nomination, which appears to contemplate that it might choose to declare a lower rate. There is nothing in the charterparty to indicate the circumstances in which such a choice might be made or that the shipowner may in some circumstances be required to declare a lower rate and nothing was said about this at the hearing.

gain which is contained in voyage charter-parties” by Mr Justice Donaldson in *Navico AG v. Vrontados Naftiki Etairia PE* [1968] 1 Lloyd’s Rep 379, at 383 lhc:

“They are contracts for the carriage of goods in consideration of the payment of freight. The freight covers the passage between the loading and discharging ports and an agreed conventional period of time for loading and discharging the cargo (the ‘laytime’). I say ‘conventional’ because although this period may have some relation to the time which the parties expect to be spent in loading and discharging, no one would be more surprised than they if this estimate proved completely correct in the event. Almost all charter-parties go on to make provision for adjustment in the payment due from or to the charterers according to whether the processes of loading and discharging take more or less than the laytime. All the overheads and a large proportion of the running costs of a ship are incurred even if the ship is in port. Accordingly the shipowner faces serious losses if the processes take longer than he had bargained for and the earning of freight on the ship’s next engagement is postponed. By way of agreed compensation for these losses, the charterer usually contracts to make further payments, called demurrage, at a daily rate in respect of detention beyond the laytime.”

20. However, this was no more than a general explanation in the context of a claim for despatch in which the present issue did not arise and could not have arisen.

#### *Demurrage as liquidated damages*

21. It is now established that failure to complete cargo operations within the laytime is a breach of contract by the charterer for which demurrage is liquidated damages and that demurrage is not “money payable by a charterer as the consideration for the exercise by him of a right to detain a chartered ship beyond the stipulated lay days” (*The Lips* [1988] 1 AC 395 at 422E-F). However, this has not always been understood. In the Scots case of *Lilly & Co v D.M. Stevenson & Co* (1895)

22 R 278 Lord Trayner, reflecting earlier judicial statements, described days on demurrage as “just lay-days, but lay-days that have to be paid for”. As Lord Brandon pointed out in *The Lips*, if that view of the meaning of demurrage had prevailed, a claim for demurrage would be a claim in debt and not for damages. As it was, it was not until the Court of Appeal decision in *Reidar v Arcos* in 1926 that it was finally determined in English law that demurrage is liquidated damages for breach unless the contract provides otherwise.

22. It follows that the present issue could not have arisen before that decision. If demurrage had been rightly understood as a claim in debt, there could be no damages for failing to complete cargo operations within the laytime, whether liquidated or unliquidated. Even if the delay had caused the shipowner to suffer loss (such as an exposure to a cargo claim which the shipowner reasonably settled, as on the assumed facts of this case), that loss would not have been recoverable in the absence of any other breach of contract by the shipowner.

#### *The case law*

23. It is necessary to examine the cases which have touched on the issue over the last hundred years in order to see to what extent they determine the issue. In summary our conclusions will be that:

1) Apart from *The Bonde*, there is no case that decides as a matter of *ratio* whether unliquidated damages can be recovered in addition to demurrage when the only breach is a failure by the charterer to load or discharge within the laytime;

2) Distinguished judges have struggled, in our view without success, to discern a *ratio* on this issue in the Court of Appeal decision in *Reidar v Arcos*;

3) Numerous statements can be found in the cases to the effect that demurrage is intended to compensate the shipowner for loss of prospective freight caused by delay in completing cargo operations beyond the laytime. However,

none of those cases has held that these are the *only* losses covered by demurrage and it does not appear that the present issue was in the minds of the judges who made those statements;

4) On the other hand, it has also been said in this court, after *The Bonde*, that demurrage is the sole remedy for failing to complete cargo operations within the laytime and that general damages for delay cannot be awarded as well;

5) Accordingly, apart from *The Bonde*, by which we are not bound, the cases are inconclusive.

*Reidar v Arcos*

24. Much of the argument before the judge and on appeal was concerned with the difficult case of *Reidar v Arcos*. The charterparty required the loading of a full and complete cargo of sawn timber. If loading had been completed within the time allowed, a full and complete cargo would have consisted of 850 standards. However, as a result of the charterer's failure to load within the laytime, the voyage was delayed into the winter season when the vessel was only permitted to arrive at the discharge port with a cargo of 544 standards. The charterer paid demurrage at the stipulated rate, but the shipowner claimed in addition dead freight, being the difference between the freight which it would have earned on 850 standards and the freight actually earned on 544 standards.

25. The case is authority for three propositions. First, as already noted, that demurrage is liquidated damages and not a payment for additional laydays. Secondly, that what amounts to a full and complete cargo must be determined on the basis that the charterer has fulfilled its obligation to complete loading within the laytime. (This was the majority decision of Lord Justices Atkin and Sargant; Lord Justice Bankes disagreed). Thirdly, that on these facts, the shipowner was entitled to recover the dead freight claimed.

26. Unfortunately, however, while all three members of the court agreed that the shipowner was entitled to recover

dead freight, the reasons why they did so differed and none of the judgments engages with the reasoning of the others. As Lord Justice Diplock commented, somewhat acidly, in *Suisse Atlantique Société d'Armement Maritime SA v NV Rotterdamsche Kolen Centrale* [1965] 1 Lloyd's Rep 533 at 541 lhc, the judgments read as if they had been delivered *ex tempore* (although in fact they were reserved) and it is not easy to discover what the *ratio* of the case is on this issue.

27. For Lord Justice Bankes, there was only one breach by the charterer, namely the failure to complete loading within the laytime, as there was no breach of the obligation to load a full and complete cargo. He held, therefore, that the dead freight was recoverable as damages for breach of the laytime obligation, regarding it as "special damage" which was "essentially distinct from any claim for the detention of the vessel". So far as it goes, this is a judgment in the shipowner's favour, but it rests on insecure foundations and does not bear the weight which Mr Justice Andrew Baker placed on it in the present case. First, in the light of the decision of the majority, Lord Justice Bankes was wrong to hold that there was no breach of the obligation to load a full and complete cargo. Secondly, and more importantly, his conclusion was contrary to a concession by counsel for the shipowner, Mr A.T. Miller QC and Sir Robert Aske, that damages for breach of the laytime obligation were fixed by the demurrage clause, but that this clause did not prevent the recovery of dead freight as damages for breach of the obligation to load a full and complete cargo. While Lord Justice Bankes was not bound to accept that concession, if he was going to reject it, he might have been expected to explain why. He did comment that "at one time [he] was inclined to think that where parties had agreed a demurrage rate, the contract should be construed as one fixing the rate of damages for any breach of the obligation to load or discharge in a given time", but that he had changed his mind on this point, on which he could find no authority.

28. Lord Justice Sargant, giving the third judgment, held



that the demurrage clause did not provide agreed compensation for the loss which the shipowner had sustained, which was loss of freight caused by the charterer's breach in failing to load a full and complete cargo. This was the charterer's primary obligation under the contract. The purpose of the demurrage clause was to provide compensation for the detention of the vessel in the course of fulfilling this primary obligation and not to give compensation for its breach. The loss of freight was separate from and independent of any loss arising from mere detention. This is a straightforward analysis that damages may be recovered for breach of a separate and distinct obligation causing loss which is separate from detention of the vessel (and which is therefore not caught by the rule in *Inverkip v Bunge*, which holds that if the only consequence of breach is the detention of the vessel, the demurrage clause will fix the damages payable). It appears to be implicit in this reasoning that the dead freight could not have been recovered if the only breach had been the failure to load within the laytime. To that extent, this is a judgment supporting the charterer's position in the present case.

29. Much of the difficulty in analysing *Reidar v Arcos* has focused on the judgment of Lord Justice Atkin. Did he side with Lord Justice Bankes or (as Mr Justice Andrew Baker held in the present case) with Lord Justice Sargant or, as it has sometimes been put, was he a "one breach" or a "two breach" man? With all respect to an extremely eminent judge, it is in our view impossible to tell. While parts of his judgment appear to refer to a breach of a single binding obligation, he also refers to what appears to be a composite obligation encompassing both the obligation to load a full and complete cargo and to complete loading within the laytime ("The provisions as to demurrage quantify the damages, not for the complete breach, but only such damages as arise from the detention of the vessel").

30. Many have tried to make sense of Lord Justice Atkin's judgment in order to discern the ratio of *Reidar v Arcos*. In our view, however, the *ratio* of the case on this issue is ob-

scure. It is better to recognise that fact than to continue to search for a clarity which does not exist.

*Chandris v Isbrandtsen-Moller*

31. *Chandris v Isbrandtsen-Moller Co Inc* [1951] 1 KB 240 was a claim for damages for the shipment of a dangerous cargo. Because the cargo was dangerous, the vessel was ordered to discharge into barges in the river Mersey, and this took 16 days longer than the planned discharge alongside would have done and 22½ days beyond the expiry of the laytime. Mr Justice Devlin held that although the breach in shipping a dangerous cargo was distinct from the breach in failing to complete discharge within the laytime, the damages (which consisted only of delay in completing discharge) were governed by the demurrage clause, applying *Inverkip v Bunge*. The argument appears to have focused on the now discredited doctrine of fundamental breach, the issue being whether the demurrage clause could be treated as an exceptions clause which did not apply to the consequences of shipping a dangerous cargo so as to enable the shipowner to recover unliquidated damages at the higher market rate. Mr Justice Devlin rejected this argument, saying that a demurrage clause is merely a clause providing for liquidated damages for a certain type of breach. He described demurrage as being “presumably the parties’ estimate of the loss of prospective freight which the owner is likely to suffer if his ship is delayed beyond the lay days”, but noted that the rate in the charterparty before him was in fact a good deal lower than the market rate. Nevertheless, a demurrage clause was no different in its nature from an ordinary liquidated damages clause. Accordingly the case was not concerned with the present issue at all.

32. In the course of his judgment Mr Justice Devlin discussed *Reidar v Arcos*, and appears to have regarded Lord Justice Atkin as agreeing with Lord Justice Bankes, but it is apparent from the terms in which he did so that he was viewing *Reidar v Arcos* through the lens of the doctrine of

fundamental breach – that is to say, considering whether the obligation to load a full and complete cargo could be regarded as the “primary” or “fundamental” obligation to which a demurrage clause did not apply. While that may have been relevant to the principles applicable to exceptions clauses as they were understood in the 1950s, it has no bearing on what we have to decide.

*Suisse Atlantique*

33. Although better known for the discussion in the House of Lords of the doctrine of fundamental breach, *Suisse Atlantique* was in fact an attempt by a shipowner to avoid the consequences of a demurrage clause. As a result of repeated failures by the charterer under a consecutive voyage charter to complete cargo operations within the laytime, the vessel performed fewer voyages during the two-year period of the charter than it would otherwise have done. The shipowner sought to recover as damages the freight which it would have earned on the voyages which would have been completed if the cargo operations had been completed in time. Counsel for the shipowner argued that there were additional breaches by the charterer, but these arguments were rejected by Mr Justice Mocatta [1965] 1 Lloyd’s Rep 166, who noted at 173 lhc that their relevance was to afford the charterer “a means of recovering damages other than demurrage”. Accordingly this was a “one breach” case, the only breach being a failure to load or discharge within the laytime.

34. At first instance the charterer argued also that the damage suffered, being the loss of earnings on additional voyages, was damage equivalent to the loss of freight which had given rise to the dead freight claim in *Reidar v Arcos*, while on appeal the argument appears to have been that demurrage was not an exclusive remedy for a breach of the laytime provisions, but applied only where the claim was for “mere detention”, which was not the position in *Suisse Atlantique*. These arguments were rejected, with some hesitation by Mr Justice Mocatta and more firmly in the

Court of Appeal ([1965] 1 Lloyd's Rep 533). The failure to complete cargo operations within the laytime caused no loss apart from the loss of freight on additional voyages, for which the damages were undoubtedly fixed by the demurrage provision. On this ultimately straightforward ground the claim failed. Lord Justice Sellers commented that "it might be said that is all there is to this case" (538 rhc), while Lord Justice Diplock described it as "a very simple case" (540 rhc).

35. There was, therefore, no need to consider what the position would have been if the delay had caused "a different kind" of loss. Nevertheless, the judgments discuss *Reidar v Arcos*, which featured prominently in the argument. Mr Justice Mocatta recognised that *Reidar v Arcos* was a difficult case in the light of the different reasoning in the three judgments, but did not as we read his judgment express a view whether Lord Justice Atkin had agreed with Lord Justice Bankes or with Lord Justice Sargant. On the contrary, he appears rightly to have recognised that Lord Justice Atkin's reasoning was different from that of either of the other two judges. In the Court of Appeal, Lord Justice Sellers appears to have thought that Lord Justice Atkin was aligned with Lord Justice Sargant, observing that the damages recovered "were for a separate breach of contract and were wholly independent of the detention of the vessel", while also saying that the dead freight claim "was an additional and independent loss unrelated to the loss of use". His view was that *Reidar v Arcos* did not support an argument that "there is some damage to be assessed on a separate ground or as a separate head by reason of the detention of this vessel" (539 rhc). Lord Justice Harman held that where the only breach was the detention of the vessel beyond the laytime, the demurrage provision applied and there was no room for saying that damages are at large: that made it easier to assess them as a conventional figure and to say otherwise would be to rewrite the parties' contract (540). Lord Justice Diplock said that demurrage is payable for the fact that during the period of

detention the vessel is unable to earn freight. He also thought that Lord Justice Atkin was probably aligned with Lord Justice Sargant, but expressly did not say what the position would have been if there had been loss other than the inability to earn freight on further voyages (541 rhc).

36. So far as the Court of Appeal judgements in *Suisse Atlantique* are concerned, therefore, there is some support for the view that the majority in *Reidar v Arcos* held that there was a separate breach of contract by the charterer and there is no support for the view of Lord Justice Bankes that demurrage comprises liquidated damages for only some of the consequences of a failure to complete cargo operations within the laytime.

37. The speeches in the House of Lords were mainly concerned with the issue of fundamental breach. However, leaving that issue aside, Viscount Dilhorne, Lord Hodson and Lord Upjohn agreed briefly with the judgments of the courts below and said that Lord Justice Bankes was in the minority in *Reidar v Arcos*, which had depended on the fact that there was a separate breach in failing to load a complete cargo. Lord Reid and Lord Wilberforce found it unnecessary to add to the reasoning of Mr Justice Mocatta and the Court of Appeal.

38. It can therefore be said that *Suisse Atlantique* provides significant support for the charterer's case. However, we do not think that too much weight can be placed on this in circumstances where the only damage consisted of loss of freight earnings and no other kind of damage appears to have been present to the minds of any of the judges who heard the case.

#### *The Dias*

39. In *The Dias* [1978] 1 WLR 261 at 263H-264A, Lord Diplock, commenting on the nature of demurrage, said that once laytime expires, the charterer's breach is a continuing one until discharge is completed and the vessel is once more available to the shipowner to use for other voyages. But un-

less the delay is such as to amount to a repudiation, the breach sounds in damages only. Lord Diplock continued that “(t)he charterer remains entitled to complete the discharge of the cargo, while remaining liable in damages for the loss sustained by the shipowner during the period for which he is being wrongfully deprived of the opportunity of making profitable use of his ship. It is the almost invariable practice nowadays for these damages to be fixed by the charterparty at a liquidated sum per day and pro rata for part of a day (demurrage) which accrues throughout the period of time for which the breach continues”. There is no distinction drawn here between different kinds of loss sustained during the period when a vessel is on demurrage completing discharge.

*The Altus*

40. In *The Altus* [1985] 1 Lloyd’s Rep 423 the demurrage rate (which was based on Worldscale) varied according to the quantity of cargo loaded. The charterer failed to load a complete cargo which meant that the demurrage rate was less than it ought to have been. The shipowner claimed not only dead freight, but also the demurrage which would have been payable if a full and complete cargo had been loaded. Mr Justice Webster was prepared to assume that the dead freight clause in the charterparty operated as a liquidated damages clause, but held on that assumption that it did not prevent the recovery of unliquidated damages for the lost demurrage. He held that this followed by analogy with *Reidar v Arcos*, while acknowledging that it was not easy to identify the *ratio* of that case. As to that, he followed the view of Mr Justice Devlin in *Chandris* that the ratio was to be found in the judgments of Lord Justice Bankes and Lord Justice Atkin, and (at 433) that unliquidated damages were recoverable for breach of the obligation to complete cargo operations within the laytime “if *that breach* gave rise to damages of a different character” (Mr Justice Webster’s emphasis). He regarded *Reidar v Arcos* as authority for the proposition that a shipowner would be entitled not only to recover demurrage for a failu-

re to load within the laytime, but also to recover “damages flowing indirectly or consequentially from any detention of the vessel” (at 435). However, he acknowledged that the then current textbooks (*Scrutton*, 19th edition and *McGregor*, 14th edition) did not support this analysis. Mr Justice Webster did not refer to *Suisse Atlantique* and it does not appear whether it was cited to him. The case provides, therefore, no real support for the shipowner’s argument.

### *The Adelfa*

41. In *The Adelfa* [1988] 2 Lloyd’s Rep 466 the vessel did not commence discharging until after the laytime had expired. Discharging was then halted because of complaints by the receivers about wet damage to the cargo. The vessel was arrested, further discharge was prohibited, and the shipowner was compelled to settle what was found to be the exaggerated and largely unsubstantiated claim by the receivers. It sought to recover the sum paid from the charterer. An umpire found that the charterparty had been frustrated, that the shipowner’s loss was caused by the receivers’ arrest of the vessel for which the charterer was not responsible, and that although the charterer had been in breach of its obligation to complete discharge within the laytime, it had not committed any repudiatory breach of the charterparty. Mr Justice Evans held that this reasoning was unassailable, so that the claim failed on the facts. He said that he was prepared to assume that damages could be recovered for a head of loss distinct from loss of use of the vessel, following the view of Mr Justice Devlin in *Chandris* and Mr Justice Webster in *The Altus* as to what *Reidar v Arcos* had decided, but held that the loss was not caused by the failure to discharge within the laytime. Again, therefore, these *dicta* provide no real support to the shipowner, based as they are on an assumption which did not arise.

### *The Bonde*

42. *The Bonde* was concerned with a claim under an FOB sale contract rather than a charterparty. The seller undertoo-

ok to load the vessel at the rate of 3,000 mt per weather working day and to pay demurrage at the charterparty rate (but subject to a maximum daily rate of US \$8,000) if it failed to do so. As a result of delay in loading, the buyer became liable to the seller to pay carrying charges under the contract of sale. The buyer argued, however, that it should not be liable for such charges in respect of any period when loading was delayed through the seller's failure to load at the guaranteed loading rate. The issue arose, therefore, whether the buyer could recover damages (in effect, extinguishing its liability for carrying charges) when the only breach committed by the seller was its failure to load within the time allowed. After a careful review of all the authorities which we have so far considered, Mr Justice Potter held (at 142 lhc) that "where a charter-party contains a demurrage clause, then in order to recover damages in addition to demurrage for breach of the charterers' obligation to complete loading within the lay days, it is a requirement that the plaintiff demonstrate that such additional loss is not only different in character from loss of use but stems from breach of an additional and/or independent obligation". He went on to hold that the same conclusion applied to an FOB contract into which provisions for laytime and demurrage were imported.

#### *The Luxmar*

43. The decision of Mr Justice Potter in *The Bonde* was followed by Mr Justice Langley in *The Luxmar* [2006] EWHC 1322 (Comm), [2006] 2 Lloyd's Rep 543, although it does not appear that the contrary was argued. In the Court of Appeal, however, it does appear to have been argued that the buyer should not be confined to the remedy of demurrage since its loss was considerably more substantial ([2007] EWCA Civ 494, [2007] 2 Lloyd's Rep 542 at [22]). Although Lord Justice Longmore commented at [23] that this argument "did not loom large", and at [24] that it was not clear what loss the buyer had suffered as a result of delay in loading, he did go on to say that "where a demurrage figure is



contained in a contract it is intended to cover loss for delay and general damages for delay cannot be awarded as well”.

### *Conclusions*

44. As we have already indicated, in our view the cases are inconclusive. However, as will be apparent from what we have said, we do not agree with the judge (at [88]) that “the preponderance of views evident in dicta” is that demurrage “serves to liquidate the loss of earnings resulting from delay” and nothing more. If anything, the balance tips the other way.

### *The textbooks*

45. The judge conducted a meticulous examination of successive editions of the leading textbooks, principally *Scrutton on Charterparties*. We were taken in argument to citations from the early 19th century (*Abbott, Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen* (1802), *Lawes, A Practical Treatise on Charter-parties* (1813)) and (more recently) *Carver on Carriage of Goods by Sea* (1885). Fascinating as these were, however, they did not shed much light on the issue we have to decide. They were coloured by the view that demurrage is a payment for additional lay days and certainly they did not focus on the issue before us.

46. The definition of demurrage from *Scrutton* with which we began this judgment goes back to editions for which Lord Justice Scrutton was himself responsible. In the 13th edition (1931), edited by Mr Porter QC and Mr McNair, *Reidar v Arcos* was cited as illustrating that there may be “other additional damages” and as holding that the shipowner had been entitled to recover the dead freight “as damages for failure to load in the agreed time”. This reflects the judgment of Lord Justice Bankes, but surprisingly there is no discussion even of the possibility that the true basis of the decision may lie in the fact that the failure to load a full and complete cargo was itself a breach of a separate obligation. That only came in the 14th edition (1939).

47. In the 18th edition (1974), under the editorship of Sir Alan Mocatta, Mr Mustill QC and Mr Boyd, the position changed. It was said that “(t)he provisions as to demurrage quantify the whole of the damages arising from the charterer’s breach of contract in delaying the ship beyond the agreed time and the charterer’s liability for such damages is limited to the amount of demurrage”, citing *Chandris and Suisse Atlantique. Reidar v Arcos* was cited for the proposition that “the delay may give rise to breaches of further obligations, e.g. to load a full and complete cargo, for which damages are recoverable in addition to demurrage”. At this stage, therefore, *Scrutton* appears to have favoured the view later taken by Mr Justice Potter in *The Bonde*, namely that demurrage quantifies “the whole of the damages” caused by exceeding the laytime and not merely some of them, and that in order to recover damages in addition to demurrage a shipowner must prove a breach of a further obligation.

48. In the 20th edition (1996), edited by Mr Boyd QC, Mr Burrows and Mr Foxton, the position changed again. The statement that demurrage quantifies the whole of the damages arising from the charterer’s breach in delaying the ship beyond the agreed time remained. It was joined, however, by a submission that the better interpretation of *Reidar v Arcos* is that where there is no breach other than the failure to complete loading or discharging within the laytime, but this breach causes damage in addition to the detention of the vessel, such losses can be recovered in addition to demurrage. Both passages have remained in later editions including the current 24th edition (2020), edited by an enlarged team of editors led by Mr Foxton QC, but it is acknowledged that “the position is not clear”, with a footnote referring to *The Bonde* among other cases.

49. The view of *Scrutton*, therefore, has changed over time as one team of editors has succeeded another.

50. *Cooke on Voyage Charters* (4th edition, 2014) acknowledges the varying reasoning of the members of the court in *Reidar v Arcos* and interprets Mr Justice Mocatta and the

Court of Appeal in *Suisse Atlantique* as having taken the view that in order to recover damages in addition to demurrage, it is necessary to show a separate breach, as held by Mr Justice Potter in *The Bonde*. The submission is made that this is the better view. *Carver on Charterparties* (1st edition, 2017) took the same view, regarding the controversy as having been settled by *The Bonde* and *The Luxmar*. The current 2nd edition (2020), published since the judgment of Mr Justice Andrew Baker in the present case, points out that this is no longer the case. It observes also that, despite the discussion in a number of cases, only a handful of them have actually involved a claim for a type of loss different from the loss of freight ordinarily compensated by a demurrage provision.

51. Other textbooks were cited, but we do not find it necessary to refer to them. Overall, little more can be said than that highly experienced shipping lawyers, some of whom became distinguished judges, have taken different views about what *Reidar v Arcos* decided and what the right answer ought to be.

### *Analysis*

52. In circumstances where the cases do not provide a decisive answer and there is no clear consensus in the textbooks, we approach the issue as one of principle. Our conclusion is that, in the absence of any contrary indication in a particular charterparty, demurrage liquidates 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. Accordingly, if a shipowner seeks to recover damages in addition to demurrage arising from delay, it must prove a breach of a separate obligation. Our reasons are as follows.

53. First, while it is possible for contracting parties to agree that a liquidated damages clause should liquidate only some of the damages arising from a particular breach, that strikes us as an unusual and surprising agreement for

commercial people to make which, if intended, ought to be clearly stated. Such an agreement forfeits many of the benefits of a liquidated damages clause which, in general, provides valuable certainty and avoids dispute. There is nothing in the charterparty or in the standard definitions of demurrage (including that from *Scrutton* which we have quoted above) to suggest that the parties in this case had such an intention.

54. Secondly, we accept that statements can be found in the case law to the effect that demurrage is intended to compensate a shipowner for the loss of prospective freight earnings suffered as a result of the charterer's delay in completing cargo operations. We have referred already to what Mr Justice Devlin said in *Chandris*, which was echoed by Lord Justice Diplock in *Suisse Atlantique* and again (in the House of Lords) in *The Dias*, and to what Mr Justice Donaldson said in *Navico v Vrontados*. No doubt this is the loss which is primarily contemplated and, in most cases, will be the only loss occurring. But that does not mean that this is all that demurrage is intended to do. The statements cited were made in cases where the present issue was not being considered. For the same reasons, it would be wrong to place weight on Mr Justice Devlin's comment that the demurrage rate is "presumably the parties' estimate of the loss of prospective freight which the owner is likely to suffer if his ship is delayed beyond the lay days". That appears to have been an assumption on his part which, although it may sometimes be true, cannot be regarded as having anything like the status of a finding of fact as to general market practice. The cases show that demurrage is frequently either higher or lower than an estimated daily freight rate. It is more accurate to say that the demurrage rate is the result of a negotiation between the parties in which the loss of prospective freight earnings is likely to be one factor, but is by no means the only factor. Moreover, it appears that while freight rates move up and down sensitively to market conditions, the same is not necessarily true of demurrage rates.

55. Thirdly, if demurrage quantifies “the owner’s loss of use of the ship to earn freight by further employment in respect of delay to the ship after the expiry of laytime, nothing more”, as the judge held at [61] and again at [88], and does not apply to a different “type of loss” (as he put it at [45]), there will inevitably be disputes as to whether particular losses are of the “type” or “kind” covered by the demurrage clause. Indeed, the judge seems to have recognised that his formulation at [61] was too narrow, as he immediately went on at [62] to refer to the statement of Mr Justice Moore-Bick in *The Nikmary* [2003] EWHC 46 (Comm), [2003] 1 Lloyd’s Rep 151 at 161 rhc that demurrage covers not only the loss of prospective freight, but also “all normal running expenses, including the cost of diesel oil required to run the ship’s equipment”. An example discussed by one commentator is whether fouling of the hull resulting from a delay in tropical waters and leading to a loss of fuel efficiency would qualify as a normal running expense for this purpose (*Gay, Damages in addition to demurrage* [2004] LMCLQ 72). Mr Rainey, no doubt concerned to minimise the potential uncertainty of the shipowner’s construction, submitted that it would, but this does not seem obvious. Nor would the damages resulting be readily quantifiable.

56. Fourthly, as Lord Justice Newey pointed out in argument, the cost of insurance is one of the normal running expenses which the shipowner has to bear. A standard expense for a shipowner is the cost of P&I cover which is intended to protect it against precisely the loss suffered in this case, that is to say liability to cargo claims, whether justified or not. Thus a shipowner will typically have insurance against cargo claims, while a charterer will not typically have insurance against liability for unliquidated damages resulting solely from a failure to complete cargo operations within the laytime. Rather, the charterer has protected itself from liability for failing to complete cargo operations within the laytime by stipulating for liquidated damages in the form of demurrage. Accordingly the consequence of the

shipowner's construction is to transfer the risk of unliquidated liability for cargo claims from the shipowner who has insured against it to the charterer who has not. That seems to us to disturb the balance of risk inherent in the parties' contract.

57. Fifthly, *The Bonde* has now stood for some 30 years, apparently without causing any dissatisfaction in the market. There is no previous case in which its reasoning has been criticised, while it was treated as correctly stating the law in *The Luxmar* even if that was not necessary for the decision. We were referred to brief reports of two arbitrations (although they may have concerned the same vessel in a chain of charterparties) in which it was applied without comment. If the point has arisen in other cases, they have not emerged into public view. We do not know whether this is because cases have been settled on the basis of *The Bonde*, or because the point has simply not arisen. If the latter, that would tend to confirm our view that a case such as the present, where there is no breach alleged of any other obligation, is likely to be rare. If the former, it is true that assiduous readers of at any rate some of the legal textbooks, or those interested in the kind of legal archaeology undertaken by the judge, may have realised that the point was not finally settled, but that does not appear to have troubled commercial people engaged in the market. This is itself, in our judgment, a powerful reason not to depart from the decision in *The Bonde*.

58. Sixthly, that reason would have less force if we agreed with the judge (at [127]) that the reasoning in *The Bonde* "is clearly faulty" or that the judgment "is explicable only if a *non sequitur* lies at its heart". With respect, however, we do not accept the judge's criticisms of *The Bonde*.

59. Finally, to allow the appeal will produce clarity and certainty, while leaving it open to individual parties or to industry bodies to stipulate for a different result if they wish to do so. If our judgment does not meet with approval in the market, it should not be difficult for clauses to be drafted

stating expressly that demurrage only covers certain stated categories of loss.

### **Demurrage e risarcibilità del danno ulteriore.**

SOMMARIO: 1. Inquadramento della questione controversa. – 2. Le decisioni di primo e di secondo. – 3. La motivazione della sentenza di appello: natura giuridica del *demurrage* e sua operatività. – 4. Brevi osservazioni conclusive in chiave comparatistica.

*1. Inquadramento della questione controversa* – La decisione in commento costituisce una delle pronunce di maggiore interesse tra quelle rese, in tempi recenti, dalle Corti inglesi in merito agli istituti delle stallie (*laytime*) e delle controstallie (*demurrage*) <sup>(1)</sup>: essa interviene, infatti, su un tema che, oltre

---

<sup>(1)</sup> La letteratura sul tema delle stallie e delle controstallie è vastissima. Senza pretesa di esaustività, si rinvia a: C. VIVANTE, *Le stallie e le controstallie nei trasporti marittimi*, in *Arch. giur.* 1880, 175; G.B. BECCHI, *La natura giuridica delle controstallie*, in *Dir. mar.* 1910, 1; M. MARTINI, *Stallie e controstallie*, Cagliari, 1911; F. SALVADORE, *Stallie e controstallie*, Milano, 1913; A. ASQUINI, *Gli scioperi portuarî ed il corso delle stallie e controstallie*, in *Riv. dir. comm.* 1921, I, 203; S. CRISAFULLI BUSCEMI, *Natura giuridica delle controstallie*, in *Dir. mar.* 1930, 281; A. GRAZIANI, *Appunti in tema di controstallie*, in *Riv. dir. nav.* 1935, I, 297; A. ARENA, *Sulla natura giuridica delle controstallie*, in *Riv. dir. nav.* 1940, I, 64; U. MANARA, *Stallie e controstallie*, in *Nuovo dig. It.*, XII-I/1940, 777; F. GHIONDA, *Natura giuridica dell'attività per la consegna ed il ritiro del carico*, in *Riv. dir. nav.* 1941, I, 213; F. GHIONDA, *Il problema dell'incidenza del fortuito e la sua influenza sulla materia giuridica delle controstallie*, in *Riv. dir. nav.* 1942, II, 166; S. FERRARINI, *Sulla natura giuridica delle controstallie*, in *Riv. dir. nav.* 1943-1948, II, 89; S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 176; P. MANCA, *Inesistenza della mora durante le controstallie*, in *Dir. mar.* 1947, 14; M. CAPODANNO, *In tema di stallie e controstallie*, in *Riv. dir. nav.* 1961, II, 292; G. RICCIARDELLI, *Sulle clausole che derogano alla disciplina legale delle controstallie*, in *Riv. dir. nav.* 1961, II, 172; M. GRIGOLI, *La natura giuridica delle controstallie*, in *Riv. dir. nav.* 1964, I, 91; F. BERLINGIERI, *Studi in tema di controstallie*, in *Dir. mar.* 1969, 229; F. BERLINGIERI, *Stallie e controstallie. Problemi generali – Le stallie*, I, Milano, 1970; G. RIGHETTI, *Stallie e controstallie*, in *Noviss.*

ad essere stato in precedenza scarsamente esplorato dal *case law* e ad avere ricevuto oscillanti inquadramenti in dottrina<sup>(2)</sup>, assume una significativa rilevanza economica e pratica per gli operatori, e sollecita, anche in chiave comparatistica, alcune riflessioni di portata più generale sulle implicazioni connesse alla definizione della natura giuridica delle controstallie.

La questione controversa sottoposta al vaglio dei giudici britannici nel caso di specie si è incentrata sulla ricostruzione della portata del *demurrage* pattuito in un contratto di *voyage charter*, che, come noto, nell'ordinamento anglosassone assume la valenza di clausola di *liquidated damages* dovuti in favore dell'*owner* in caso di violazione dell'obbligazione gravante sul *charterer* di non mantenere impegnata

---

*dig. it.*, XVIII/1971, 79; E. TURCO BULGHERINI, *Sulla natura giuridica del compenso di controstallia*, in *Riv. dir. nav.* 1972, II, 176; F. BERLINGIERI, *Debitori del compenso di controstallia e pluralità di ricevitori*, in *Dir. mar.* 1978, 2; L. TULLIO, *I contratti di charterparty*, Padova, 1981, 130 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 853 ss.; L. TULLIO, *Stallie e controstallie*, in *Enc. dir.*, XLIII/1990, 572; M. DARDANI, *Recenti sviluppi nella giurisprudenza in tema di stallie e controstallie*, in *Dir. mar.* 1997, 273; G. RIGHETTI, *Stallie e controstallie*, in *Dig. comm.*, XV/1998, 176; L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Roma, 2006, 122 s.; E. PETENZI, *Stallie e controstallie*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, II, Milano, 2008, 341; M. BRIGNARDELLO, *Stallie e controstallie*, in M. DEIANA (a cura di), *Diritto della navigazione*, Milano 2010, 431; V. CORONA, *Il contratto di trasporto marittimo di cose*, in L. TULLIO-M. DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano 2011, 645; L. RAVERA, *Compenso di controstallie; risarcimento di un danno o mero supplemento del nolo?*, in *Dir. mar.* 2011, 555; C. RAGGI, *Compenso di controstallia e clausola penale: funzione risarcitoria e riducibilità d'ufficio delle controstallie*, in *Dir. mar.* 2013, 837; A. TAMBURRO, *In tema di natura giuridica del compenso di controstallia*, in *Dir. trasp.* 2013, 208. Nella letteratura in lingua inglese, cfr., tra gli altri, H. TIEBERG, *The Law of Demurrage*, 5<sup>th</sup> ed., London, 2013; S. SCHOFIELD, *Laytime and Demurrage*, 8<sup>th</sup> Ed., London, 2021; J. BAUGHEN, *Summerskill on Laytime*, 7<sup>th</sup> ed., London, 2022.

(2) Si veda l'analisi delle pronunce giurisprudenziali delle posizioni dottrinarie anglosassoni riportata nella motivazione della sentenza, rispettivamente ai §§ 23-44 e 45-51.



la nave nelle operazioni di caricazione e scaricazione oltre il periodo di *laytime* <sup>(3)</sup>.

L'aspetto problematico che è stato investigato dalla Court of Appeal è segnatamente quello della risarcibilità o meno del danno ulteriore lamentato dall'*owner* in ragione del prolungarsi del tempo di attesa della nave oltre quello di stalling <sup>(4)</sup>, con specifico riferimento agli esborsi dal medesimo sostenuti per definire transattivamente i reclami che erano stati avanzati nei suoi confronti dagli interessati al carico, a causa dell'ammaloramento delle merci conseguito al ritardo nell'espletamento delle operazioni di scaricazione al porto di destino.

Su tale profilo ermeneutico, le prospettazioni delle parti in causa avevano avuto carattere diametralmente opposto. Segnatamente, secondo l'*owner*, la clausola di *demurrage* inserita nel contratto doveva essere interpretata come volta a ristorare il vettore solamente del pregiudizio connesso alla perdita dei futuri noli, che la nave avrebbe potuto guadagnare se le operazioni di scaricazione fossero terminate entro il periodo di franchigia temporale pattuita, oltre ai connessi costi di gestione della nave maturati nell'attesa in porto, restando, invece, aperta la possibilità per il medesimo di richiedere l'ulteriore risarcimento del suddetto danno relativo ai costi maturati per il componimento delle vertenze con gli interessati alle merci, stante il carattere eterogeneo di quest'ultimo rispetto alle controstallie. Per converso, ad avviso del *charterer*, la clausola di *demurrage* andava intesa quale forfettizzazione anticipata dei danni avente carattere

---

<sup>(3)</sup> In merito all'inquadramento del *laytime* e del *demurrage* nel diritto anglosassone cfr. *infra* § 3.

<sup>(4)</sup> Per un approfondimento sulla tipologia di pregiudizi ulteriori rispetto alla perdita dei noli che si possono verificare in caso di superamento del periodo di stalling, cfr. R. GAY, *Damages which are not disposed of by demurrage. What is a separate type of loss?*, in *JIML* 2021, 27, 178; si veda anche R. GAY, *Damages in addition to demurrage*, in *LMCLQ* 2004, 72, 89-96.

tendenzialmente omnicomprendivo, a fronte del quale il risarcimento del pregiudizio ulteriore avrebbe potuto essere assentito all'*owner* solo nel caso di una *breach of contract* da parte del *charterer* distinta rispetto alla *detention* della nave; con la conseguenza che nel caso di specie, difettando tale inadempimento ulteriore <sup>(5)</sup>, la posta reclamata dal vettore andava necessariamente obliterata.

2. *Le decisioni di primo e di secondo grado* – La questione ha ricevuto soluzioni diverse in primo e in secondo grado.

In sede di prima istanza, la High Court <sup>(6)</sup>, all'esito di una complessa e articolata ricostruzione delle posizioni espresse dalla dottrina e dalla giurisprudenza, aveva aderito alla ricostruzione prospettata dal vettore, ritenendo che, per giustificare il risarcimento del danno in aggiunta al *demurrage*, non fosse necessario che il *charterer* avesse commesso un inadempimento ulteriore rispetto alla immobilizzazione della nave oltre il termine di stalla, posto che il tasso di controstallia era inteso a ristorare l'*owner* unicamente del danno per la perdita dei noli dipeso dall'impossibilità di sfruttare commercialmente la nave nel periodo in cui questa risultasse *detained* al porto di caricazione o

---

<sup>(5)</sup> Come evidenziato nella sentenza resa dalla *Court of Appeal* (cfr. § 9), nel caso di specie, non sono insorte questioni in merito alla ragionevolezza dei costi sostenuti dall'*owner* per transigere le pretese risarcitorie degli interessati alle merci, ed è risultato indiscusso che i danni al carico, in relazione ai quali tali costi erano maturati, non fossero stati causati dall'inadempimento di una separata obbligazione del *charterer*, diversa da quella di scaricare la nave entro il periodo di *laytime* convenuto, sì da rompere il nesso eziologico tra il ritardo nel completamento della scaricazione e i danni stessi. Neppure si è posto il problema di verificare se le merci presentassero un vizio intrinseco, tale da giustificare l'applicazione della esimente di cui all'art. IV.2, lett. *m* delle Regole dell'Aia-Visby.

<sup>(6)</sup> *K Line Pte Ltd v. Priminds Shipping (HK) Co Ltd* [2020] EWHC 2373 (Comm).

scaricazione. Secondo il giudice di primo grado, nel caso concreto, considerato che il danno al carico costituiva una tipologia di pregiudizio distinto dalla perdita dei noli futuri conseguente alla prolungata attesa in porto, il *demurrage* non era idoneo a forfettizzare anche il risarcimento connesso a tale tipologia di perdita, con conseguente diritto dello *shipowner* al ristoro dei *damages at large* in aggiunta rispetto all'importo già corrisposto al medesimo dal *charterer* a titolo di *demurrage* per il ritardo nella scaricazione.

La Court of Appeal ha ribaltato la decisione di primo grado, ritenendo, alla stregua del principio già affermato – seppur in relazione al diverso rapporto tra venditore e acquirente nel quadro di un contratto di vendita a condizione FOB – nel caso *The Bonde* <sup>(7)</sup>, che, in mancanza di un'indicazione contraria riveniente dallo specifico *charterparty*, la controstallia è destinata a liquidare l'interrezza dei danni derivanti dalla *breach of contract* del *charterer* relativa alla immobilizzazione della nave oltre il periodo di *laytime*, risultando quindi preclusa all'*owner* la possibilità di ottenere un risarcimento suppletivo ogni qual volta il pregiudizio lamentato dal medesimo sia conseguito esclusivamente dal ritardo nel completamento delle operazioni di carico e scarico.

3. *La motivazione della sentenza di appello: natura giuridica del demurrage e sua operatività* – Come rilevato da Lord Justice Males in premessa della motivazione della sentenza, la questione verte essenzialmente sulla portata che va attribuita alla nozione di «*demurrage*», ossia sul significato che tale locuzione assume nel quadro e alla luce del contratto <sup>(8)</sup>.

---

<sup>(7)</sup> *Richco International Ltd v. Alfred C. Toepfer International GmbH* [1991] 1 Lloyd's Rep 136.

<sup>(8)</sup> Una definizione della nozione di *demurrage* è rinvenibile – assieme ad altre relative agli istituti in esame – nelle *Laytime Definitions*

Nel caso di specie, il *charterparty* era stato concluso sulla base del formulario Norgrain 1973, il quale conteneva una clausola standard, con alcuni minori emendamenti, nella quale veniva fatto riferimento al concetto di «*demurrage*» senza ulteriore approfondimento <sup>(9)</sup>. Conseguentemente, in mancanza di specificazioni contrattuali in merito alla portata della clausola, l'operatività della stessa è stata ricostruita dalla Court of Appeal induttivamente, da un lato, valorizzando i principi di *common law* affermati con riferimento alla natura giuridica del *demurrage*, dall'altro, ponderando gli effetti pratici che, su un piano generale, le diverse opzioni ermeneutiche determinerebbero a livello commerciale.

In questa prospettiva, la sentenza ha mosso dalla considerazione per cui – come abbiamo già avuto modo di osservare in precedenza – è ormai ampiamente consolidata nel diritto anglosassone la qualificazione giuridica del *demurrage* come clausola di *liquidated damages* <sup>(10)</sup>, ossia

---

for *Charter Parties 2013*, adottate a Parigi, nel maggio 2013, dal *Documenary Committee* di BIMCO: «*Demurrage shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of the delay to the vessel beyond laytime for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be subject to laytime exceptions unless specifically stated in the Charter Party*». La definizione – che ha solo parzialmente modificato quella in precedenza riportata nelle *Voylayrules 1993* – è stata recentemente ripresa, in termini sostanzialmente speculari, dal *Baltic Code 2020*.

<sup>(9)</sup> Nel concreto, la clausola recitava: «*Demurrage at loading port and/or discharging ports, if incurred, to be declared by Owners upon vessel nomination but maximum USD 20,000 per day or pro rata / despatch half demurrage laytime saved at both ends for part of a day and shall be paid by Charterers in respect of loading port(s) and by Charterers in respect of discharging port(s). Despatch money to be paid by Owners at half the demurrage rate for all laytime saved at loading and/or discharging ports. Any time lost for which Charterers/Receivers are responsible, which is not expected under this Charter Party, shall count as laytime, until same has been expired, thence time on demurrage*».

<sup>(10)</sup> A fronte di tale qualificazione, oggi incontroversa, in passato erano state privilegiate altre ricostruzioni. In particolare l'orientamento giurisprudenziale più risalente, statuito nel caso *Lilly & Co v D.M.*

come predeterminazione negoziale forfettizzata dei danni risarcibili in caso di superamento del *laytime* al porto di caricazione o di scaricazione, cui si riconnette il diritto dell'*owner* di avanzare nei confronti del *charterer* un *claim for damages* <sup>(11)</sup> per il pagamento della somma corrispondente, calcolata al tasso contrattuale convenuto. Il punto è di centrale rilievo in quanto, come correttamente evidenziato dalla Court of Appeal nella decisione in esame, qualora la richiesta di pagamento del *demurrage* fosse di-

---

*Stevenson & Co* (1895) 22 R 278, aveva qualificato i giorni di *demurrage* come giorni di *laytime* per i quali il *charterer* era tenuto a pagare un corrispettivo: la richiesta dell'*owner* relativa al pagamento del *demurrage* aveva, quindi, natura di *claim in debt*, piuttosto che di *claim for damages*. La decisione che ha stabilito la natura giuridica della clausola di *demurrage* come *liquidated damages* è stata resa, nel 1926, dalla Court of Appeal nel caso *AS Reidar v. Arcos Ltd* (1926) 25 Ll LR 32 e [1927] 1 KB 352. Il principio affermato in *Reidar v. Arcos* è stato confermato e approfondito in successive pronunce, che hanno chiarito come il *demurrage* non costituisca una somma di denaro pagabile in «*consideration*» dell'esercizio di un diritto del *charterer* relativo alla fruizione del periodo di attesa della nave oltre i *lay days*; in tali termini, cfr. *President of India v Lips Maritime Corp (The Lips)* [1988] 1 AC 395 at 422, ove Lord Baron, nel rendere la propria motivazione, illustra così il nesso tra responsabilità del *charterer* e *demurrage*: «*It is a liability in damages to which a charterer becomes subject because, by detaining the chartered ship beyond the stipulated lay days, he is in breach of his contract [...] The effect of [a demurrage] clause is to liquidate the damages payable: it does not alter the nature of the charterer's liability, which is and remains a liability for damages, albeit liquidated damages*».

(<sup>11</sup>) Si è soliti sintetizzare la differenza tra *claim in debt* e *claim for damages* affermando che il primo si fonda su una *primary obligation* del debitore, mentre il secondo attiene a una *secondary obligation* dello stesso. Più specificatamente, il *claim in debt* origina da un'obbligazione negoziale di pagare una certa somma di denaro in corrispettivo dell'altrui prestazione ovvero al verificarsi di un dato evento; così H. BEALE, *Chitty on Contracts*, II supp., XXXI ed., London 2013, § 26-008; diversamente il *claim for damages* attiene all'obbligazione risarcitoria che sorge a seguito dell'inadempimento della obbligazione (primaria) gravante sul debitore.

versamente qualificata come *claim in debt*, riferito al corrispettivo dovuto in relazione all'attesa della nave oltre il *laytime*, non concretandosi, in tale ipotesi, un inadempimento contrattuale da parte del *charterer* per il periodo in cui matura la controstallia, non sarebbe possibile per l'*owner*, nemmeno in linea teorica, reclamare il risarcimento di alcun danno derivante da tale protratta permanenza della nave in porto, e ciò tanto a titolo di danni pre-liquidati, quanto come *damages at large*.

Sulla base di questa considerazione preliminare, l'attenzione della Corte si è, quindi, spostata sul profilo – costituente l'effettivo tema controverso tra le parti, ancorché logicamente subordinato e dipendente rispetto a quello sopra accennato relativo alla natura giuridica delle controstallie – inerente alla latitudine della forfettizzazione risarcitoria operata con la clausola di *demurrage*.

Confutando l'impianto motivazionale della sentenza di primo grado, la decisione della Court of Appeal ha statuito il principio per cui, in mancanza di una diversa previsione contrattuale nello specifico *charterparty*, il *demurrage* è destinato a coprire l'interezza delle conseguenze pregiudizievoli che promanano a causa della mancata caricazione o scaricazione delle merci entro il periodo di *laytime*, e non solo alcune di esse. Ciò non significa, peraltro, che sia precluso in assoluto al vettore il risarcimento del danno in aggiunta al compenso di controstallia, ma, per potere invocare tale risarcimento ulteriore, l'*owner* deve provare che il pregiudizio patito sia derivato dall'inadempimento da parte del *charterer* di una obbligazione separata e distinta rispetto a quella relativa alla liberazione della nave entro il *laytime* <sup>(12)</sup>.

---

<sup>(12)</sup> Tale principio era stato già affermato nel caso *The Bonde* cit. *supra* alla nota 7, dal cui *decisum*, tuttavia, in primo grado la High Court aveva ritenuto di dipartire, ritenendo che lo stesso fosse fondato su una erronea interpretazione della motivazione resa dalla Court of Appeal nel caso *Reidar v. Arcos*, pure citato *supra*, alla precedente nota 10.

Si tratta di una conclusione condivisibile, che poggia su una serie di articolate e persuasive considerazioni poste dalla Corte a fondamento della propria decisione.

La prima di esse attiene al rilievo per cui, mentre non può essere escluso in assoluto che le parti abbiano inteso convenire che il *demurrage* liquidi solo alcuni danni risultanti da una particolare *breach* del contratto, cionondimeno tale limitazione della portata della clausola costituirebbe una previsione negoziale non comune a livello commerciale, la quale introdurrebbe un elemento idoneo a favorire lo sviluppo di potenziale contenzioso e, conseguentemente, priverebbe la clausola con cui sono determinati i danni pre-liquidati dei principali benefici che le sono propri. In mancanza di una chiara indicazione di segno diverso – che, tuttavia, non si ricava dalla nozione generale di *demurrage*, né si rinviene nella specifica clausola contrattuale in considerazione – questa soluzione ermeneutica deve quindi, ad avviso della Corte, essere scartata <sup>(13)</sup>.

---

<sup>(13)</sup> Si tratta di un rilievo che, peraltro, rispecchia l'approccio restrittivo della giurisprudenza di *common law* con riferimento al discernimento tra *liquidated damages* e *penalty clauses*. I *liquidated damages* costituiscono una forma di definizione *ex ante* del danno risarcibile, concordata tra le parti sulla base di una stima preventiva, equa, onesta e ragionevole della perdita che potrebbe verificarsi in futuro, a causa dell'inadempimento o del ritardo nell'adempimento del contratto: in quanto tali, essi svolgono al contempo una funzione in favore sia del creditore sia del debitore, da un lato consentendo al primo di recuperare l'importo dovuto a tale titolo senza necessità di fornire la prova del danno effettivamente subito, dall'altro definendo per il secondo il limite massimo del risarcimento cui egli è esposto in relazione alla fattispecie che la previsione dei *liquidated damages* è destinata a coprire. Per contro, la *penalty* non è fondata su una stima reale della potenziale perdita patrimoniale per il creditore a seguito dell'inadempimento contrattuale: l'importo previsto a titolo di *penalty*, a differenza dei *liquidated damages*, non è correlato alla perdita effettiva essendo, in genere, molto superiore alla stessa; sicché la *penalty* risulta stipulata «*in terrorem of the offending party*»; per l'illustrazione del discrimine tra le due fattispecie, cfr. *Dunlop Pneumatic Tyre Company v.*

Altro profilo valorizzato nella motivazione della sentenza attiene alla funzione della clausola di *demurrage*. Come osservato dalla Court of Appeal, se è, infatti, vero che, nella casistica giurisprudenziale, sono frequenti le ricostruzioni di detta previsione contrattuale come intesa a risarcire l'*owner* per la perdita dei potenziali noli futuri che non maturebbero nel periodo in cui la nave risultasse immobilizzata oltre il periodo di *laytime* a causa dell'attesa del completamento delle operazioni di caricazione o scaricazione<sup>(14)</sup>, ciò non significa di per sé che il *demurrage* debba essere emarginato al risarcimento forfettizzato *unicamente* di tale posta. Sotto questo profilo, è più corretto considerare che la

---

*New Garage & Motor co* [1915] AC 79. Nel diritto anglosassone, mentre è riconosciuta la piena liceità delle clausole contrattuali che prevedano la fissazione di *liquidated damages* a fronte di inadempimenti o ritardi nell'adempimento di specifiche obbligazioni contrattuali, le *penalty clauses* sono considerate parzialmente «unenforceable»; cfr. sul punto *Beckham v. Drake* (1849) 2 HL Cas 579, 622, per Maule J; *Jobson v. Johnson* 9 ER 1213, 1229; [1989] 1 WLR 1026 (CA) 1040, per Nicholls LJ; *Makdessi v Cavendish Square Holdings BV* [2013] EWCA Civ 1539. Sul tema, in una prospettiva comparatistica, si veda E. BETTO-D. SALUZZO, *Mind the gap - 2: clausole penali e di liquidated damages nel diritto inglese e nelle principali giurisdizioni di civil law*, in *Dir. comm. internaz.* 1/2012, 13. Anche il diritto statunitense adotta un approccio analogo: cfr. il § 2-718 dell'*Uniform Commercial Code* rubricato «*Liquidation or Limitation of Damages*», secondo cui «(1) *Damages for breach by either party may be liquidated in the agreement but only at an amount which is reasonable in the light of the anticipated or actual harm caused by the breach, the difficulties of proof of loss, and the inconvenience or nonfeasibility of otherwise obtaining an adequate remedy. A term fixing unreasonably large liquidated damages is void as a penalty*».

<sup>(14)</sup> In tali termini, cfr. *Chandris v. Isbrandtsen-Moeller Co Inc* [1951] 1 KB 240 per MJ Devlin, secondo cui la clausola di *demurrage* «*is presumably the parties' estimate of the loss of the perspective freight which the owners is likely to suffer if the ship is delayed beyond the lay days*»; vd. anche *Suisse Atlantique Société d'Arémment Maritime SA v. NV Rotterdamsch Kolen Centrale* [1965] 1 Lloyd's Rep 533, per LJ Diplock; *The Dias* [1978] 1 WLR 261, 263 ss.; *Navico AG v. Vrontados Naftiaki Etaireia PE* [1968] 1 Lloyd's Rep 379, 383 per MJ Donaldson.



potenziale perdita dei futuri noli costituisce *uno* dei fattori di cui verosimilmente le parti tengono conto nel quadro delle negoziazioni inerenti alla definizione del tasso di controstallia, ma esso non è certamente il *solo* elemento che entra in tale ponderazione, come testimoniato dal fatto che il valore del *demurrage* ben può essere (e sovente è) disomogeneo rispetto a quello del nolo, non essendo, tra l'altro, il primo necessariamente correlato – come, invece, avviene per il secondo – alle oscillazioni del mercato <sup>(15)</sup>.

E d'altro canto, la perimetrazione dell'ambito di operatività del *demurrage* solamente in relazione al risarcimento del danno connesso alla perdita dei noli che la nave avrebbe potuto guadagnare, con esclusione di ogni diverso tipo di pregiudizio economico a carico dell'*owner*, è di per sé eccessivamente restrittiva, tant'è vero che, in primo grado, la stessa High Court, dopo avere prospettato siffatta ricostruzione, aveva sentito la necessità di introdurre alcuni temperamenti alla stessa <sup>(16)</sup>. Si tratta, tuttavia, di un approccio che, intuitivamente, non appare desiderabile sul piano della certezza dei rapporti contrattuali, risultando potenzialmente foriero di controversie tra le parti in merito al fatto che lo specifico pregiudizio economico lamentato dal vettore nel

---

<sup>(15)</sup> Sul substrato economico e sui criteri di determinazione economica delle controstallie, nonché, ove previsto, del premio di acceleramento (*despatch money*), cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 858 ss. La consapevolezza della disomogeneità tra nolo e compenso di controstallia sembra essere anche alla base della previsione di cui all'art. 448, comma 3, c. nav., il quale dispone che «per il periodo durante il quale le operazioni di imbarco o di sbarco sono state impedita da causa non imputabile al caricatore o al destinatario, invece del compenso di controstallia è dovuto un compenso determinato in proporzione del nolo».

<sup>(16)</sup> Citando con adesione MJ Moore-Brick nel caso *Triton Navigation Ltd. v. Vitol S.A. (The "Nikmary")* [2003] EWHC 46 (Comm), [2003] 1 Lloyd's Rep 151 at 161, secondo cui il *demurrage* copre anche «*all normal running expenses, involving the cost of diesel oil required to run the ship's equipment*».

caso concreto costituisca una perdita di tipo diverso rispetto a quella coperta dalla clausola di *demurrage* ovvero, al contrario, sia ad essa assimilabile.

Ulteriore argomento valorizzato dalla Court of Appeal a sostegno della propria decisione attiene all'assetto delle coperture assicurative della responsabilità che vengono normalmente stipulate in tale genere di operazioni commerciali. Mentre, infatti, l'*owner* ha comunemente in essere una garanzia assicurativa riferita alla di lui responsabilità vettoriale nei confronti dei terzi nel quadro della copertura stipulata con il proprio P&I Club (la cosiddetta *cargo liability cover*), per contro, il *charterer* non è usualmente dotato di analoga protezione assicurativa in relazione alla sua potenziale esposizione debitoria nei riguardi dell'*owner*, riferita ai danni non pre-liquidati derivanti dalla ritardata liberazione della nave in fase di caricazione o scaricazione. In tale quadro, ammettere la risarcibilità dei danni ulteriori connessi, come nel caso di specie, a *cargo claim* dipendenti dal superamento del periodo di stalla in aggiunta rispetto al pagamento del compenso di controstalla avrebbe l'incongruo effetto pratico di traslare il rischio della relativa perdita economica da un soggetto, l'*owner*, che per tale evenienza è assicurato, ad altro soggetto, il *charterer*, che non lo è.

Tali considerazioni concorrono a evidenziare come la ricostruzione del *demurrage* quale forfettizzazione onnicomprensiva riferita a *tutte* le ragioni di pretesa che l'*owner* potrebbe vantare per i pregiudizi economici patiti a causa del protrarsi dell'attesa della nave in porto oltre il periodo di stalla appaia idonea a realizzare un congruo bilanciamento degli interessi tra le parti, consentendo, al contempo, alle stesse di avere chiara contezza della propria posizione contrattuale, grazie a un'inequivoca allocazione dei rischi legati al ritardo maturato nella fase di caricazione e scaricazione.

L'adeguatezza di tale impostazione si coglie tanto più ove si consideri che, come sopra già osservato, la stessa non determina, a ben vedere, una preclusione assoluta alla possibi-

lità per il vettore di recuperare a carico del *charterer* eventuali danni ulteriori, diversi dal mancato guadagno dei noli e dalla sopportazione delle spese di gestione della nave nel periodo di protratta attesa. Da un lato, infatti, il carattere interamente satisfattivo del compenso di controstallia, così delineato, va propriamente inteso con esclusivo riferimento a quei danni che siano causati dalla *medesima breach of contract* che il *demurrage* è volto a ristorare (ossia solo in relazione ai danni che siano eziologicamente derivati dal mero fatto dell'immobilizzazione della nave in porto oltre di *laytime*), mentre è sempre possibile per l'*owner* reclamare, in aggiunta alle controstallie, il risarcimento dei danni ulteriori che egli abbia subito a causa di un *diverso e distinto* inadempimento contrattuale del *charterer*. Dall'altro, è comunque sempre consentito alle parti contraenti (o alle associazioni categoriali che predispongono i formulari), laddove intendano farlo, derogare a tale regola, ampliando negozialmente il novero dei danni ulteriori risarcibili attraverso un'appropriata formulazione delle relative clausole contrattuali, la quale espliciti, in termini univoci, che, anche a fronte della violazione della sola obbligazione relativa alla liberazione della nave entro il periodo di *laytime*, il *demurrage* sia destinato a coprire unicamente alcune voci di danno e non altre.

Come evidenziato dalla Court of Appeal, la congruità di questo approccio è confermata dal fatto che tale impostazione solutoria, già affermata nel caso *The Bonde* e indi ribadita anche nel caso *The Luxamar* <sup>(17)</sup>, abbia retto, senza avere dato adito a particolari critiche da parte degli operatori e senza aver costituito ragione per lo sviluppo di contenzioso, per oltre trent'anni, prima che la stessa fosse intaccata dalla pronuncia resa in primo grado dalla High Court. Anche sotto questo profilo, va, quindi, valutato positivamente che tale opzione ermeneutica «*commercially*

---

<sup>(17)</sup> *ERG Raffinerie Mediterranee S.p.A. v. Chevron USA Inc (t/a Chevron Texaco Global Trading)* [2006] EWHC 1322 (Comm), [2006] 2 Lloyd's Rep 543.

*sensible*» sia stata ripristinata dalla decisione d'appello nel caso in commento.

A settembre dello scorso anno, era stata assentita al vettore K Line PTE Ltd l'autorizzazione alla proposizione dell'impugnazione innanzi alla Supreme Court, avverso la sentenza della Court of Appeal. La vertenza è stata, tuttavia, recentemente transatta dalle parti, prima che si svolgesse l'udienza di discussione innanzi alla Supreme Court. Il principio di diritto affermato dalla Court of Appeal nel caso in commento si è, quindi, consolidato, e, in quanto tale, è destinato a regolare nel prosieguo la materia, almeno sin tanto che la questione non costituirà oggetto di eventuale riconsiderazione da parte dei giudici anglosassoni in un altri futuri casi.

4. *Brevi osservazioni conclusive in chiave comparatistica* – In conclusione, è interessante valutare, in una prospettiva comparatistica, in quali termini la pronuncia in esame si inserisca nel quadro del dibattito che, nel nostro ordinamento, si è sviluppato in merito all'istituto delle controstallie, con particolare riferimento al profilo relativo alla loro qualificazione giuridica.

Il tema è complesso e su di esso si è affaticata, per oltre un secolo, la dottrina italiana<sup>(18)</sup>, la quale si è sostanzialmente divisa in due orientamenti contrapposti, a propria volta caratterizzati, al loro interno, da diverse vedute.

Da un lato, secondo una prima impostazione – che possiamo considerare tradizionale – sostanzialmente in linea con la ricostruzione sopra cennata fatta propria dalla *common law*, il compenso di controstallia avrebbe una funzione risarcitoria, riconducibile alla responsabilità del *charterer* per il ritardo nel completamento della caricazione o scaricazione della nave oltre il periodo di stallia, la quale da-

---

<sup>(18)</sup> Cfr. la letteratura citata alla nota 1; per una sistematizzazione delle posizioni dottrinali sul punto, cfr. C. RAGGI, *Compenso di controstallia e clausola penale*, cit., 840 ss.

rebbe luogo a *mora debendi* <sup>(19)</sup> ovvero, secondo un distinto approccio, a *mora credendi* dell'interessato al carico <sup>(20)</sup>.

Secondo un orientamento alternativo, le controstallie avrebbero, invece, una funzione sostanzialmente retributiva <sup>(21)</sup>, costituendo una forma di corrispettivo dovuto al

---

<sup>(19)</sup> Si vedano, in tali termini, tra gli altri, C. VIVANTE, *op. cit.*, 175 ss.; G.B. BECCHI, *op. cit.*, 7, F. SALVADORE, *op. cit.*, 5; A. ASQUINI, *op. cit.*, 207; F. GHIONDA, *Il problema dell'incidenza del fortuito*, cit., 166; F. BERLINGERI, *Stallie e controstallie*, cit., 70 ss.

<sup>(20)</sup> La tesi è di S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione*, cit., 164 e 176; cfr. pure del medesimo Autore, *Sulla natura giuridica delle controstallie*, cit., 89. Tale ricostruzione è seguita anche da M. CAPODANNO, *In tema di stallie e controstallie*, cit., e G. RICCIARDELLI, *Sulle clausole che derogano alla disciplina legale delle controstallie*, cit. A questa impostazione aderisce la giurisprudenza maggioritaria; in particolare, si sono espresse in termini adesivi rispetto alla teoria della *mora credendi*: Cass. 30 giugno 1959, n. 2034, in *Riv. dir. nav.* 1960, II, 171; Trib. Genova 15 marzo 1960, in *Dir. mar.* 1961, 320; Trib. Roma 15 luglio 1968, in *Dir. mar.* 1969, 120; Trib. Ancona 16 giugno 1970, in *Dir. mar.* 1970, 210; Trib. Genova 5 luglio 1971, in *Dir. mar.* 1971, 391; Lodo arb. 26 aprile 1974, in *Dir. mar.* 1974, 389; Cass. 17 luglio 1974, n. 2130, in *Dir. mar.* 1974, 733; App. Genova 23 aprile 1976, in *Dir. mar.* 1976, 470; Cass. 4 agosto 1985, n. 4025, in *Dir. mar.* 1986, 674; App. Genova 1987, in *Dir. mar.* 1987, 943; Cass. 22 febbraio 1992, n. 2186, in *Dir. mar.* 1992, 667; cfr. anche Cass. 20 luglio 2012, n. 12711, in *Dir. mar.* 2013, 837, che riconosce, alla previsione del compenso di controstallia, funzione analoga a quella della clausola penale, derivandone la possibilità di operare la riduzione dello stesso *ex art.* 1384 cod. civ.

<sup>(21)</sup> Al di là delle distinte declinazioni che le caratterizzano, le tesi che hanno confutato la natura risarcitoria della controstallia sono generalmente accomunate da una comune riflessione, relativa al fatto che non sempre le prestazioni di caricazione e scaricazione sono attribuibili al *charterer*, ma anzi, nella caricazione sotto paranco (costituente la regola generale nel caso di trasporto di carico, a norma dell'art. 442 c. nav.), esse sono rimesse al vettore, mentre, nel caso delle clausole f.i.o. e similari, costituiscono pur sempre il frutto di un'attività nell'ambito della quale anche il vettore è tenuto a collaborare con l'interessato al carico; sicché sovente non sarebbe possibile individuare, in tale ordine di circostanze, una responsabilità del *charterer* per il ritardo nell'espletamento del carico e dello scarico delle merci, restando

vettore quale supplemento di nolo <sup>(22)</sup> oppure un compenso collegato alla prestazione accessoria di attesa della nave in porto <sup>(23)</sup>, o, ancora, uno speciale strumento equilibratore,

---

cionondimeno dovute le controstellie. Nelle norme del codice della navigazione che disciplinano l'istituto, sono, peraltro, rinvenibili alcuni indici testuali che sembrano indicare la sussistenza di un nesso tra le controstellie e la responsabilità del caricatore/ricevitore: tra esse si vedano, in particolare, l'art. 446 c. nav. (che testualmente riconduce il maturare delle controstellie alla mancata ultimazione della caricazione o della scaricazione «*per causa imputabile al caricatore o al destinatario*») e il già richiamato art. 448, comma 3, c. nav. (cfr. nota 15 *supra*).

<sup>(22)</sup> A. GRAZIANI, *op. cit.*, 302; F.M. DOMINÈDÒ, *Sistemi dei contratti di utilizzazione della nave*, Milano, 1937, 143; A. ARENA, *op. cit.*, 69; F. NUNZIATA, *Le controstellie quale supplemento di nolo*, in *Riv. dir. nav.* 1949, II, 109. La tesi che qualifica il compenso di controstellia come supplemento di nolo sembra trovare una rispondenza nel diritto francese: il *Code de transports* al R5423-23, infatti, stabilisce che «*Pour chaque jour, dépassant le nombre de "jours de planchet" convenus dans la "charte-partie", pour le chargement ou le déchargement du navire, l'affrèteur doit des "surestaries", qui sont considérées comme un supplément du fret*» (enfasi nostra); G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 873, citando R. RODIÈRE, *Traité Générale de Droit Maritime*, vol. II, 278 ss., osserva, peraltro, che in realtà il legislatore francese con tale previsione non ha inteso prendere posizione sul contrasto dogmatico tra funzione risarcitoria e funzione retributiva delle controstellie, volendo solo indicare che *quoad effecta* esse sono disciplinate come il nolo («*...sont considérées comme un...*»). Nella giurisprudenza italiana, per il riconoscimento della funzione remunerativa della controstellia, al pari del nolo, cfr. Cass. 4 marzo 1967, n. 517, in *Riv. dir. nav.* 1967, II, 82; Cass. 18 ottobre 1971, n. 2944, in *Dir. mar.* 1973, 255; App. Napoli 24 ottobre 1970, in *Dir. mar.* 1970, 485.

<sup>(23)</sup> In particolare, U. MANARA, *op. cit.*, 777 e P. MANCA, *op. cit.*, 15, attribuiscono alla controstellia la funzione di corrispettivo dovuto a fronte dell'effettuazione di una prestazione accidentale e accessoria da parte del vettore. Secondo M. GRIGOLI, *op. cit.*, 110, la controstellia costituirebbe, invece, il corrispettivo per l'esercizio di un diritto potestativo da parte del caricatore/ricevitore. Altro orientamento, infine, attribuisce alla controstellia funzione retributiva di compenso dovuto a fronte di una prestazione accessoria e strumentale di carattere complesso, relativa non solo all'attesa della nave, ma anche allo svolgimento da parte del vettore di specifiche attività che competono all'*owner* in tale fase operativa del

sul piano economico, del rapporto contrattuale nascente dal contratto di trasporto di carico <sup>(24)</sup>.

Non è questa la sede per affrontare la tematica, che necessiterebbe di ben altra trattazione per un ragionato inquadramento. Ci limitiamo, tuttavia, a rilevare un profilo, che ci pare significativo: nell'ambito del suddetto ampio dibattito teorico, la dottrina che in tempi più recenti si è cimentata in un'analisi approfondita e sistematica degli istituti era pervenuta a ritenere che la questione relativa alla natura giuridica del compenso di controstallia, per quanto interessante sul piano dogmatico, fosse probabilmente sopravvalutata in relazione agli effetti che essa determinerebbe sul piano pratico <sup>(25)</sup>.

Ci pare, tuttavia, che il caso della *Eternal Bliss* induca a una rivalutazione del rilievo che può avere, anche sul piano empirico, il tema della qualificazione giuridica delle controstallie, stante il carattere dirimente che lo stesso assume in relazione a fattispecie come quella sottoposta allo scrutinio dei giudici inglesi nella fattispecie. È, infatti, evidente che, come rilevato dalla stessa Court of Appeal, qualora si riconosca alla controstallia una funzione retributiva, qualificandola come una forma di corrispettivo contrattuale, il problema della risarcibilità del danno ulteriore, distinto dalla perdita dei noli, non si porrebbe nemmeno astrattamente, per la semplice ragione che, secondo tale linea ermeneutica, il protrarsi dell'immobilizzazione della nave nel

---

trasporto; così L. TULLIO, *I contratti di charterparty*, cit., 133; cfr. anche L. TULLIO, *Stallie e controstallie*, cit., 576.

<sup>(24)</sup> Così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 921 ss., il quale evidenzia la specialità assoluta della disciplina delle stallie e controstallie, escludendone la possibilità di inquadramento nella cornice della mora, stante il fatto che debitore della prestazione di attesa durante le fasi di caricazione e scaricazione è il vettore, mentre l'attività di cooperazione dell'interessato al carico costituisce un onere, non un'obbligazione a carico del medesimo.

<sup>(25)</sup> La considerazione è condivisa da G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 903 ss. e L. TULLIO, *Stallie e controstallie*, cit., 576.

periodo di controstallia non costituisce di per sé, in alcun caso, un inadempimento contrattuale a carico del *charterer*, ma più semplicemente integra un prestazione (indifferente se principale, accessoria, accidentale, legata all'esercizio di un diritto potestativo dell'interessato al carico o altro) cui la nave è tenuta nei confronti delle merci.

Del tutto diversi appaiono i termini della questione qualora si aderisca alle teorie che riconducono il compenso di controstallia entro gli schemi della *mora debendi* ovvero della *mora credendi*: considerata la funzione risarcitoria che è riconosciuta alla clausola di *demurrage* da tali opzioni ricostruttive, il problema della latitudine dei danni che essa è destinata ad assorbire e coprire in via pre-liquidata si pone infatti, in quest'ottica, in termini effettivi.

La soluzione adottata dalla Court of Appeal, sotto questo profilo, pare armonizzarsi con la posizione che si è andata consolidando nella nostra giurisprudenza di legittimità e di merito espressasi sul punto, la quale ha inteso riconoscere al compenso di controstallia una funzione analoga a quella della clausola penale, con conseguente applicabilità alla stessa della relativa disciplina <sup>(26)</sup>. Come noto, infatti, l'art.

---

<sup>(26)</sup> Cfr. Cass. 20 luglio 2012, n. 12711 citata alla precedente nota 20. Invero, la pronuncia in parola, dalla equiparazione funzionale della controstallia alla clausola penale, fa discendere l'applicabilità all'istituto della riduzione in via equitativa, ad opera del giudice, dell'ammontare della penale ai sensi dell'art. 1384 c.c., ove lo stesso risulti manifestamente eccessivo, avuto sempre riguardo all'interesse che il creditore aveva all'adempimento; tale meccanismo giudiziale di intervento diretto nel regolamento contrattuale ai fini del riequilibrio del sinallagma è estraneo alla *common law*, che, tuttavia, perviene a risultati pratici se non speculari, quanto meno non troppo dissimili, da un lato, fondando la già esaminata distinzione tra *liquidated damages clauses* e *penalty clauses* sulla valutazione di congruità *ex ante* della forfettizzazione risarcitoria prevista nel contratto in relazione ai danni che sarebbero potuti ragionevolmente conseguire in caso di inadempimento o ritardo nell'adempimento, e, dall'altro, considerando le *penalty clauses* non totalmente, ma solo parzialmente «unenforceable», sì da consentire alla parte in cui favore esse siano fissate di ottenere, sulla base delle stesse,



1382 c.c. ha l'effetto di limitare il risarcimento, in relazione all'inadempimento o al ritardo nell'adempimento di specifiche obbligazioni assunte da uno dei contraenti, entro l'ammontare dell'importo stabilito a titolo di penale, lasciando, tuttavia, aperta e impregiudicata, per la parte *in bonis*, la possibilità, per un verso, di richiedere il risarcimento del danno ulteriore derivato da tale inadempimento o ritardo qualora ciò sia espressamente consentito in virtù di apposita previsione esplicitata dalla formulazione della stessa clausola penale, e, per altro verso, di agire in ogni caso per il risarcimento dei pregiudizi patiti a causa della violazione di una obbligazione diversa rispetto a quella (o quelle) cui la penale si riferisce, i quali di per sé non sono coperti dalla forfettizzazione. Assetto questo che, pur nella eterogeneità sussistente tra i *liquidated damages* di matrice anglosassone e l'istituto della clausola penale disciplinato dal nostro ordinamento, risulta, appunto, sostanzialmente conforme, quanto meno sul piano delle sequele pratiche, a quello delineato dalla pronuncia annotata.

DANIELE CASCIANO

---

un risarcimento entro i limiti della perdita economica effettivamente subita in ragione dell'inadempimento o del ritardo; sul punto cfr. *supra* la nota 13. Nella giurisprudenza di merito, recentemente hanno aderito alla ricostruzione del compenso di controstallia quale clausola penale: App. Genova 19 giugno 2010, in *Dir. mar.* 2011, 555; Trib. Milano, sez. fall., 28 maggio 2019, in *Dir. mar.* 2020, 233; Trib. Perugia 7 gennaio 2022 (tale ultima decisione è stata, peraltro, resa in relazione alla diversa fattispecie del pagamento del *demurrage* previsto per il caso di ritardo nella riconsegna dei *containers*).