

碇泊期間의 開始와 中斷에 관한 研究

- 英國 航海傭船契約의 判例를 中心으로 -

沈 相 道* · 朴 容 燮**

A Study on Commencement and Interruptions of Laytime Shang
Doe Shim, Yong Sub Park

Abstract

Laytime means the period of time agreed between the parties during which owners will make and keep the ship available for loading and discharging without payment additional to the freight. But once the allowed laytime expires, charterers should pay demurrage or detention charge.

To commence laytime, three necessary conditions should be satisfied. First, the vessel should arrive at destination and become an arrived ship. Whether the vessel is an arrived ship can be decided by the type of charterparty. Second, the vessel should be ready to load or discharge cargo in physical and lawful. It is decided on the basis of commercial sense whether the vessel is ready in the aspects. Third, owners should tender notice of readiness to charterers. The acceptance of the notice of readiness by charterers is not needed unless otherwise agreed.

Once above mentioned conditions are satisfied, laytime will commence after agreed Turn Time. Turn Time is usually consecutive, therefore Turn Time is not interrupted.

It is very unfair for owners not to commence laytime where time lost is caused

* 한국해양대학교 해사법학과 석사과정 해사법전공.

** 한국해양대학교 해사법학과 교수.

by charterers' default to ensure an available berth in a berth charterparty. To take a measure to prevent owners from above time lost, there are Clause 'Time Lost' and Clause 'Wibon' which alter the commencement of laytime. By Clause 'Time Lost', owners shall count the time for waiting for a berth as laytime used. And by the Clause 'Wibon', owners shall tender the notice of readiness regardless of in berth or not. Most different thing between Clause 'Time Lost' and Clause 'Wibon' is the requirement of notice of readiness. Clause 'Time Lost' does not require even the notice of readiness and if the vessel is waiting for berth whether in port or not, then full condition of the clause is satisfied. And Clause 'Time Lost' can be adopted in port charter as well as in berth charter. But Clause 'Wibon' requires the vessel be in port and just makes the tender of notice of readiness earlier.

Once laytime commences, it does not interrupted unless otherwise agreed. But it is possible that actual loading or discharging operation would be interrupted due to owners' fault or the third's action which is beyond the control of the contractual parties. It is dominant principle that anybody who commits a fault is to blame for it. Thereafter, if charterers commit a fault and cargo operation is interrupted, then laytime is continued on behalf of owners and contrarily owners commit a fault and cargo operation is interrupted, then laytime is interrupted on behalf of charterers. A difficult problem to solve is that the interruption of cargo operation is caused by the action of the third party or force majeure. To settle this kind of problem, some specific clauses have been usually incorporated into the relevant charterparty such as 'Strike Clause' and 'Bad Weather Clause' by which the time effected by strike or bad weather shall not be counted as laytime used.

But the controversial matter is whether the delay caused by the third and /or force majeure shall be counted or not as laytime used unless otherwise stipulated in a charterparty. To solve this matter, we should review the rights and obligations of the owners and charterers through the carriage of goods in general. Total voyage can be divided into three stages. These are loading, navigation and discharging stage. Among these, all risk arising from navigation stage is to be a burden on owners. Contrarily loading and discharging operations are to be a burden on charterers as charterers have options to choose loading and discharging

ports. Where charterers exercise their options to choose the ports, charterers guarantee the loading and discharging rates by which owners could expect needed loading and discharging time. Considering this, it may be fair that the time lost in a port is a burden to charterers rather than owners unless otherwise agreed because only owners are wholly responsible for stage of navigation which includes delay of navigation.

When it comes to Korea Commercial Code, there are just two relevant articles. One (Article 782) is for the Notice of Readiness and the other (Article 798) is for demurrage. Such a few clauses are stipulated even in general. Considering the shipping power of Korea in the world, it is necessary to legislate more detailed articles.

I. 序說

航海備船契約은 海上運送人이 貨物을 선적항에서 양륙항까지 운송하고 備船者로부터 일정한 운임을 받기로 한 雙方契約이다. 航海備船契約으로 海上運送人은 航次單位로 운임을 받기 때문에 시간 단위로 운임(備船料)을 받는 定期備船契約에 있어서의 海上運送人(船主)과 그 해상사업영위 방법이 다르다. 航海備船에 있어서 海上運送人은 高價의 자본재인 선박을 투입하여 운임이라는 수입을 얻기 때문에 航次當 자본재의 사용을 최대한도로 줄이는 것 즉, 總運航日數를 줄이므로써 사업상 이익을 증대한다.

航海備船契約에 있어서 그 이행과정을 살펴보면 다음과 같이 크게 3단계로 구분할 수가 있는데 첫째는 선적항에서의 선적작업, 둘째는 양륙항으로의 항해 그리고 끝으로 양륙항에서의 양륙작업이다. 일반적으로 말할 때 선적항 및 양륙항에서는 備船者의 권리 및 의무가 중시되고 반대로 해상구간 즉 항해시에는 海上運送人의 권리 및 의무가 중시된다. 備船者는 선적항과 양륙항을 지정할 수 있는 계약상 권리를 행사하기 때문에 이 권리행사에 따라서 발생하는 제반 사정에 대하여 海上運送人보다 더 많은 책임이 부과되며 반대로 해상구간에서 海上運送人은 선장을 대리인으로 하여 거의 독립적인 항해상의 선택 및 지휘권을 가지고 있기 때문이다. 따라서 海上運送人이 독자적인 사업력으로 운항일수를 줄일 수 있는 것은 항해구간뿐이 없다. 그리고 海上運送人의 직접적인 사업력이 미치지 못하는 선적항과 양륙항의 碇泊期間에서 海上運送人은 그 관리 범위밖의 사정으로 事業上 不測의 손해를 얻을 가능성이 많다. 그러나 이러한 不測의 損害를 보전하기 위해 운임에 그 위험가능성을 포함시키면 운임의 상승으로 해

상운송 자체를 저해하고 결과적으로 海上運送人과 傭船者의 이익에 반하는 결과가 발생하기 때문에 결코 바람직하지 못하다. 따라서 海上運送人과 傭船者는 通常的인 碇泊期間에 따른 운임을 정해두고 이러한 通常的 碇泊期間을 초과하는 기간에 대하여 운임 외에 선박의 추가적인 운항비용을 보전하는 早出料率과 滯船料率을 정해두어 海上運送人의 不測의 지연된 시간에 대하여 傭船者가 보상을 해주고 있다. 그리고 이러한 지연된 시간여부를 파악하여 주는 것이 碇泊期間 算定問題이다.

II. 碇泊期間의 開始要件

1. 到着船

碇泊期間이 개시하기 위해서는 각 傭船契約의 종류에 따라 선박이 到着船이 되어야 한다. 港傭船契約을 제외한 다른 傭船契約에 따른 到着船 여부는 계약자체적으로 분명하게 판단할 수 있어 그다지 분쟁이 발생하지 않지만 港傭船契約은 港이라는 넓은 영역을 그 목적지로 하기 때문에 判例上 많은 변동을 보여 주고 있다. 애초 항내의 商事的 區域에 선박이 도달하였을 때 선박이 到着船이 된다고 판시한 1908년 ‘Leonis’사건 이후 그 범위를 좀 더 확대하여 실무에 알맞게 변경한 것이 1973년 ‘Johanna Oldendorff’사건으로 본 판례는 선박이 항내의 傭船者의 卽時的이고 效果的인 使用狀態에 있으면 到着船이 된다고 판시하였다. 본 판례는 선박이 실제 하역장소와의 遠近에 상관없이 傭船者의 즉시적이고 효과적인 사용상태에 있지만 하면 到着船으로 인정을 하므로 항내체선 등의 이유로 선박이 통상적인 대기 장소에 도달하지 못하였어도 到着船으로 인정을 받을 수 있는 길을 열어 놓았다. 그러나 본 판례 역시 到着船이 되기 위해서는 선박의 항내 도착이라는 단서가 있어서 현재의 海運現實을 제대로 반영하지 못한다는 비판을 받고 있기도 하다. 이러한 비판의 주된 이유는 현대의 항구는 더욱더 교통량이 폭증하여 어차피 船席待期를 하여야 할 선박이 단지 到着船이 되기 위하여 항내에 진입하는 것은 현실적으로 海上運送人과 傭船者에게 아무런 이익이 되지 못하고 오히려 港內交通安全上 위험을 야기할 수 있다는 것이다. 그러나 선박의 항내도달이라는 것은 港傭船契約의 가장 기본적인 요건으로 항내에 도달하지 않은 선박이 到着船으로 될 수 있다고 할 때 발생할 수 있는 혼란, 예컨대 아직 항해가 끝나지 않고 항구에 도달하기 위해서는 어느 정도 시간이 더 필요한 선박을 과연 어떤 기준으로 到着船 여부를 판단할 것인가가 여전히 문제로 남는다. 따라서 港傭船契約에 있어서 到着船이 되기 위해서는 상술한 현실적 문제가 있어도 원칙적으로는 항내의 도달을 그 요건으로 하고 交通安全상 문제가 있을 때는 후술할 ‘WIPON’등과 같은 특별 약관을

삽입하여 그 문제를 해결하는 것이 바람직할 것이다.

2. 船積 및 揚陸 準備完了

선박은 목적항에 도착 후 당해 화물을 선적 또는 양륙하는데 있어서 物理的, 法律的으로 문제가 없어야 한다. 선박이 物理的, 法律的으로 하역에 있어서 하자가 없음을 판단하는 기준은 商事的인 것이다. 따라서 현실적으로 선박에 物理的, 法律的으로 하자가 있다하더라도 실제로 하역하는 데 아무런 제약이 없다면 계약상 선박은 하자가 없는 것으로 인정된다.

3. 準備完了通知

일단 선박이 到着船이 되면 보통 準備完了通知를 傭船者에게 한다. 準備完了通知는 통상 당해 계약서에 규정된 시간에 하게 된다. 이때 이른바 그 효과를 發信主義에 따른 것인지 아니면 到達主義에 따른 것인지 문제가 될 수 있다. 원칙적으로 선박이 到着船이 되어 계약서에 따라 準備完了通知를 하면 傭船者의 통지 접수여부에 상관없이 그 효과가 즉시 발생한다. 그러나 오늘날 일반적인 계약서는 통지의 發信 또는 그 接受에 따른 효과를 개별적으로 규정하고 있기 때문에 실무상 별 문제는 발생하지 않는다.

準備完了通知 후 碇泊期間이 개시하는데 보통 準備完了通知와 碇泊期間이 개시할 때까지는 所定の 猶豫期間(Elapsed Time)이 존재한다. 이 猶豫期間은 육상에서 傭船者로 하여금 하역준비를 할 수 있게끔 하는 시간으로 傭船者를 위한 시간으로 볼 수 있다. 이러한 시각으로 볼 때, 傭船者가 선장 등의 동의를 얻어 猶豫期間 동안에 하역을 실시한다면 이러한 시간은 명시적으로 반대되는 규정이 없는 한, 傭船者의 시간을 하역에 이용한 것이 되므로 당연히 碇泊期間에는 포함되지 않는 것이 타당할 것이다. 그리고 猶豫期間은 보통 연속적인 시간을 의미하므로 중단 없이 계속 진행된다. 猶豫期間은 碇泊期間과는 다른 성질의 기간이므로 碇泊期間을 중단시키는 사유가 猶豫期間 동안 발생하였다하더라도 猶豫期間은 이러한 사유에 전혀 영향을 받지 않고 계속 진행된다.

III. 碇泊期間의 算定條件

통상적으로 선박이 到着船이 된 후 準備完了通知를 하고 猶豫期間이 종료하면 바로 소 碇泊期間이 개시한다. 그러나 항구의 여러 가지 현상 특히 항내 체선등으로 海上運

送인이 자신의 契約上 義務를 過失없이 履行하였지만 완전하게 到着船으로 인정을 받지 못하는 경우가 있다. 대표적인 경우로 船席備船契約에서 倉庫로 선박이 접안하지 못하여 到着船으로 인정받지 못하고 이에 따라 碇泊期間이 개시가 되지 않는 경우이다. 이러한 경우, 海上運送人은 碇泊期間이 개시하지 않은 채 계속 선석대기를 하여야 하기 때문에 상당한 영업상 손실을 입게 마련이다. 따라서 이러한 船席待期 손실을 방지하기 위하여 삽입되는 特別約款이 'Time Lost'約款과 'Whether in Berth or Not'約款이다.

1. 'Time Lost'約款

'Time Lost'約款은 선박이 사용 가능한 선석이 없어서 선석대기할 때 적용하는 약관으로 선박이 단지 선석대기만 하면 그 대기시간은 碇泊期間에 포함시키는 것이다. 따라서 본 약관에 의할 경우, 통상적인 準備完了通知가 이루어지고 碇泊期間이 개시하기 전에 별도의 碇泊期間을 인정하는 것이다. 애초 본 약관에 의해서는 정상적인 절차를 따른 碇泊期間과 다르게 취급하여 契約上 碇泊期間의 中斷事由가 발생하여도 본 약관에 의한 碇泊期間에는 그 적용이 없는 것으로 해석하였다. 그러나 이렇게 해석할 경우 船席待期하는 선박은 실제로 船席에서 하역하는 선박보다 유리한 입장에 서게 되는 공평하지 못한 결과가 발생함에 따라 1976년 'The Darrah'사건을 계기로 판례를 변경하여 본 약관에도 碇泊期間의 中斷事由가 적용되도록 하였다.

2. 'Wibon'約款

'Wibon'約款은 상술한 'Time Lost'約款이 직접적 효과로 碇泊期間의 산정을 규정하고 있는데 대하여, 到着船이 되기 전에 海上運送人에게 準備完了通知를 할 수 있는 자격을 부여함으로써 碇泊期間의 개시를 앞당기는 것을 그 목적으로 한다. 'Wibon'約款은 선박의 항내도착 후 선석대기를 그 요건으로 하고 있으며 碇泊期間 자체의 진행을 목적으로 하지 않고 準備完了通知를 그 목적으로 하기 때문에 논리적으로도 당연히 契約上 碇泊期間의 中斷事由가 적용된다.

3. 約款比較

'Time Lost'約款과 'Wibon'約款을 비교해 볼 때 'Time Lost'約款은 선박의 항내 진입도 그 요건으로 요구하지 않기 때문에 'Wibon'約款 보다 더 海上運送人을 보호하는 측면이 강하다. 한편, 본 약관들이 종종 港備船契約에도 사용되는 것을 볼 수 있는데

본 약관들은 선석대기를 하는 선박을 그 주된 적용대상으로 하므로 선석대기가 碇泊期間과 상관이 없는 港傭船契約에서는 그 존재의 의의가 없을 것으로 보인다. 단, 'Time Lost'約款은 港傭船契約에 있어서 선박이 항내 진입하지 못하고 항외에서 선석 대기할 때 그 적용을 기대할 수 있을 것이다.

IV. 碇泊期間의 中斷

1. 責任原則

碇泊期間은 당해 계약서의 규정에 따라 일단 진행을 하게 되면 그 진행 중에는 하역을 방해하는 무수한 사고 또는 사건들이 발생한다. 碇泊期間 중에 발생하는 사고 또는 사건들을 그 歸責主體에 따라 구별해 보면 海上運送人 歸責, 傭船者 歸責 그리고 契約當事者의 歸責 없는 事由 즉, 第三者의 歸責이나 天災地變 같은 不可抗力으로 인한 사고 및 사건으로 볼 수 있다. 먼저 海上運送人의 歸責을 살펴보면 선박자체의 瑕疵로 인하여 하역이 중단되는 경우가 있을 수 있는데 이 때에는 당연히 碇泊期間이 중단되며 선박의 하자가 치유되고 중단된 하역이 재개될 때까지 碇泊期間이 진행하지 않는다. 반대로 傭船者의 귀책으로 하역이 중단되는 경우를 보면 화물을 충분히 준비하지 않음으로 인해 하역이 중단되는 경우 등을 생각할 수 있다. 이 때는 비록 하역이 이루어지지 않았으나 碇泊期間은 중단 없이 계속 진행하는 것으로 하여 海上運送人의 이익을 보호한다. 상술한 海上運送人과 傭船者의 귀책에 의한 하역중단은 비교적 분쟁해결이 손쉽게 이루어진다. 즉, 碇泊期間의 진행으로 이익을 얻는 자는 海上運送人이고 반대로 碇泊期間의 중단으로 이익을 얻는 자는 傭船者이기 때문에 그 過失主體에 따라 碇泊期間의 중단여부를 판단하면 되기 때문이다. 그러나 계약당사자의 귀책 없이 제3자 또는 불가항력으로 인한 하역중단 경우, 계약당사자간의 공평한 손실 분배를 하여야 하므로 당사자간 첨예한 이해대립이 발생한다. 따라서 계약당사자는 이러한 대립을 사전에 방지하기 위해 계약서에 무수히 많은 불가항력의 사유를 규정하고 이러한 사유가 발생할 때 碇泊期間에서 제외하는 것을 약정한다. 그런데 계약서에 미처 규정되지 않은 불가항력적인 사유가 발생하였을 때 그 처리방법이 문제가 된다.

2. 責任範圍

처리 방법에 앞서 海上運送人과 傭船者의 고유한 계약상 명시적 및 묵시적 권리와 의무를 살펴보면 다음과 같다. 海上運送人은 해상구간에 있어서 항로를 배타적으로 선택하여 항해를 독자적으로 실행한다. 따라서 海上運送人은 항해 중 발생하는 각종 불

가항력적인 사유에 대하여 전적으로 책임을 진다. 즉, 항해시 해상에서 발생하는 악천후로 인한 항해의 지연, 항해에 대한 국가권력 제재 등에 오로지 독자적으로 책임을 진다. 海上運送人이 이렇게 항해중 발생하는 각종 불가항력의 위험에 대하여 전적으로 책임을 지는 근본 이유는 그 항로에 대한 선택권과 항해가 해상사업의 고유한 계약상의 의무이기 때문이다. 그러면 이에 대칭하는 傭船者의 권리와 의무를 살펴보면 傭船者는 선적항과 양륙항을 배타적으로 선택할 권리를 가지며 통상 선적항과 양륙항에서 하역할 권리 및 의무를 가진다. 따라서 傭船者가 선택한 선적항 및 양륙항에서 발생하는 사건 및 사고에 대하여 傭船者는 海上運送人에 비하여 훨씬 더 주의 깊은 책임이 요구된다. 그러므로 선박이 到着船이 된 후에 항구내에서 발생한 傭船者의 귀책 없는 사유에 대하여도 傭船者는 海上運送人에 비하여 좀 더 무거운 默示的 責任을 인정하여야만 항해구간에서 海上運送人이 부담하는 불가항력에 대하여 공평한 위험부담이 이루어질 것이다. 이렇게 본다면, 당해 계약서에 명시하지 않은 불가항력적인 사유로 인하여 하역이 중단되었을 경우 이 중단에 관한 碇船期間 算定上 責任을 傭船者에게 더 많은 비중으로 부담시키는 것이 타당할 것으로 생각된다.

3. 事後的 遲延責任

事後的 遲延으로 인한 책임의 부담 주체를 살펴보면 다음과 같다. 가장 대표적인 경우가 罷業終了後에 그 여파로 인한 선석대기의 연장이고 항내에서 선박의 瑕疵로 碇船期間이 중단되었을 때, 하자가 치유된 후 그 여파로 인하여 하역이 지연되는 경우를 생각해 볼 수 있다. 罷業에 따른 事後的 荷役遲延에 대하여 판례의 입장은 碇船期間의 中斷을 인정하는 판례와 그렇지 않은 판례가 서로 엇갈리고 있다. 선박이 到着船이 되기 전에 종료한 罷業의 여파로 체선이 증가되었을 때 이러한 체선은 비록 碇船期間의 산정에서 제외되는 罷業으로 인한 것이지만 罷業의 직접적인 효과가 아니고 또한 이러한 事後的 遲延의 정확한 산출이 사실상 불가능한 것을 고려한다면 到着船이 되기 전에 종료한 罷業으로 인한 事後的 荷役遲延은 碇船期間 算定에 고려대상이 아닌 것으로 판단하여야 할 것이다. 그리고 到着船이 된 후 종료된 罷業에 관하여는 이미 罷業期間이 불가항력적인 사유로써 碇船期間에서 이미 제외되었으므로 事後的 遲延을 다시 碇船期間에서 제외한다면 이는 동일 사정에 대하여 중복적으로 제외하는 것이 되므로 이 또한 인정하지 않는 것이 타당하다. 罷業以外の 海上運送人 歸責의 事後적 影響으로 하역이 지연될 경우, 이런 事後的 遲延이 당해 선박의 瑕疵의 직접적 효과가 아닌 다른 요소 예컨대, 潮水나 다른 선박의 폭주 등에 의한 경우에도 이러한 事後적 遲延은 碇船期間 算定에 영향이 없다고 본다. 潮水나 滯船 등 傭船者가 책임을 지는

당해 항의 고유한 위험 요소이고 선박이 일단 하자를 치유하면 다시 備船者의 卽時的이고 有效한 使用狀態에 있다고 할 수 있기 때문이다.

V. 結 語

碇泊期間은 備船者가 선적항 또는 양륙항에서 海上運送人의 선박을 별도의 추가적인 金錢支給 없이 사용할 수 있는 備船者의 시간이다. 따라서 備船者는 최대한 이러한 碇泊期間의 사용을 억제함으로써 초과 사용시 발생할 수 있는 滯船料를 줄이거나 또는 절약된 碇泊期間에 따라 日出料를 얻을 수 있도록 노력한다. 그러나 이와 반대되는 利害關係를 가지고 있는 海上運送人과는 碇泊期間의 산출에 있어서 불가피하게 분쟁을 벌일 수 밖에 없을 것이다. 그러나 이러한 분쟁이 발생하더라도 계약서에 명확하게 규정되어 있을 경우, 계약서에 따라 처리하면 별 문제가 없을 것이나 계약서에 규정되지 않은 사고 또는 사건이 발생하면 그 분쟁의 해결은 상당히 어려워지게 된다.

따라서 계약서에 불명확하게 규정되어 있거나 또는 아예 규정되어 있지 않은 사고 또는 사건이 발행할 경우, 본문에서 살펴본 것과 마찬가지로 계약상 海上運送人과 備船者의 責任性質 및 責任範圍에 그 기초를 두고 문제를 해결하면 적어도 불합리한 결과가 나오지는 않을 것이다.

끝으로 우리 나라의 商法の 碇泊期間 관련 규정을 보면, 第782條와 第798條에서 船積 및 揚荷準備完了와 선적 및 양륙기간에 대하여 간단한 언급을 하였을 뿐이고 그 외 碇泊期間에 관련된 자세한 법규정은 전무한 실정이다. 비록 전세계적으로 사용되는 대부분의 備船契約書에 英國法을 準據法으로 사용하지만, 세계 10代 海運國으로서의 우리나라 법규정은 이러한 명성에 걸맞지 않게 상당히 빈약한 것이 사실이다. 碇泊期間의 開始와 中斷에 관한 좀 더 자세한 규정의 입법이 절실히 요구되는 바를 할 수 있다.

당해 항의 고유한 위험 요소이고 선박이 일단 하자를 치유하면 다시 備船者의 臨時的이고 有效한 使用狀態에 있다고 할 수 있기 때문이다.

V. 結 語

碇泊期間은 備船者가 선적항 또는 양륙항에서 海上運送人의 선박을 별도의 추가적인 金錢支給 없이 사용할 수 있는 備船者의 시간이다. 따라서 備船者는 최대한 이러한 碇泊期間의 사용을 억제함으로써 초과 사용시 발생할 수 있는 滯船料를 줄이거나 또는 절약된 碇泊期間에 따라 日出料를 얻을 수 있도록 노력한다. 그러나 이와 반대되는 利害關係를 가지고 있는 海上運送人과는 碇泊期間의 산출에 있어서 불가피하게 분쟁을 벌일 수 밖에 없을 것이다. 그러나 이러한 분쟁이 발생하더라도 계약서에 명확하게 규정되어 있을 경우, 계약서에 따라 처리하면 별 문제가 없을 것이나 계약서에 규정되지 않은 사고 또는 사건이 발생하면 그 분쟁의 해결은 상당히 어려워지게 된다.

따라서 계약서에 불명확하게 규정되어 있거나 또는 아예 규정되어 있지 않은 사고 또는 사건이 발행할 경우, 본문에서 살펴본 것과 마찬가지로 계약상 海上運送人과 備船者의 責任性質 및 責任範圍에 그 기초를 두고 문제를 해결하면 적어도 불합리한 결과가 나오지는 않을 것이다.

끝으로 우리 나라의 商法の 碇泊期間 관련 규정을 보면, 第782條와 第798條에서 船積 및 揚荷準備完了와 선적 및 양륙기간에 대하여 간단한 언급을 하였을 뿐이고 그 외 碇泊期間에 관련된 자세한 법규정은 전무한 실정이다. 비록 전세계적으로 사용되는 대부분의 備船契約書에 英國法을 準據法으로 사용하지만, 세계 10代 海運國으로서의 우리나라 법규정은 이러한 명성에 걸맞지 않게 상당히 빈약한 것이 사실이다. 碇泊期間의 開始와 中斷에 관한 좀 더 자세한 규정의 입법이 절실히 요구되는 바를 할 수 있다.

