

共同海損에 관한 요오크·엔트워프 規則의 1994년 改正 內容에 대한 研究

金良鉉¹⁾, 林東喆²⁾

A Study on the 1994 Revision of the York-Antwerp Rules

Yang-Hyun Kim, Dong-Cheol Im

Abstract

The Law of General Average is developed differently in the legal systems of different countries.

Therefore in 1860 an international conference was held in Glasgow to attempt to bring international conformity to the law of General Average and the Glasgow Resolutions were produced. A further conference was held in York in 1864, which produced the York Rules. These were revised at Antwerp in 1877 when the first set of York-Antwerp Rules appeared, in 1890, in 1924, when the lettered Rules were firstly introduced, again in 1950, in 1974 and now again in 1994.

The York-Antwerp Rules are introduced by agreement into contracts of carriage. the 1974 Rules have achieved almost universal acceptance, in practice, rendering national laws on the subject of General Average obsolete.

In this regards, I would like to study about the 1994 Revision of the York-Antwerp Rules in this paper and the exact summaries of this paper are as follows ; -

1) 한국해양대학교, 해사법학과, 석사과정

2) 한국해양대학교, 법학과 교수.

第1章 序論

共同海損制度는 共同海損損害를 航海團體의 構成員에게 分擔시키는 內部分擔關係이므로, 이 制度의 實體는 구체적으로 어떠한 損害가 共同海損의 分擔對象이 되며, 그 損害額과 分擔額은 어떻게 算定하는가 하는 精算問題로 나타나게 된다.

共同海損의 精算은 양육항의 法律과 慣習에 따라 행해지는 것이 원칙이나 각국의 法律과 慣習이 다양하여 국제해운거래에 있어서 상당한 불편을 초래하였다. 이에 國際的인 統一의 必要性에 의하여 成立된 것이 요오크·엔트워프 規則이다. 이 규칙은 1864년 規則의 採擇 이후 수 차례의 改正을 거쳐 현재 1994년 요오크·엔트워프 規則에 이르고 있다.

이 論文에서는 共同海損에 대한 一般論과 共同海損法의 變遷過程을 살펴보고, 1994년 요오크·엔트워프 規則의 改正이 이루어진 背景과 經緯 등을 알아본 후에 改正되거나 新設된 條項의 主要內容을 분석하고 약간의 問題點에 대하여 考察하고자 한다.

第2章 共同海損에 대한 一般論

共同海損에 대한 概念을 規定한 영국 최초의 判例는 Birkley v. Presgrave 事件이며, 이 사건에서 법원은 共同海損에 대하여 아래와 같이 判決하였다.

“船舶과 積荷의 保存을 위하여 비정상적으로 發生된 犧牲 또는 支出된 費用의 結果로써 야기된 모든 損害는 共同海損에 포함되며 이는 이익을 가지고 있는 모든 자들에 의하여 비례 分擔되어야 한다.”

共同海損에 대한 이와 같은 概念의 定義는 영국해상보험법과 요오크·엔트워프 規則에 영향을 주었으며, 요오크·엔트워프 規則을 그대로 수용한 現行 商法에도 영향을 미쳤다. 즉, 現行 상법전의 海商編에서는 共同海損을 「船舶과 積荷의 共同危險을 면하기 위한 선장의 船舶 또는 積荷에 대한 處分으로 인하여 생긴 損害 또는 費用」이라고 規定하며(상법 제832조), 요오크·엔트워프 規則 A조에서는 「共同海損行爲는 共同的 航海團體에 속하는 財産을 危險으로부터 保存할 目的으로 共同的 안전을 위하여 非常의 犧牲 또는 費用을 故意的이며 合理的으로 發生시키거나 또는 支出한 경우에 한하여 成立한다.」라고 規定하고 있다.

共同海損의 一般的인 成立要件에 관하여, 商法은 제832조에서, 요오크·엔트워프 規則은 A조에서 규정하고 있다. 이러한 規定에 따르면 共同海損이 인정되기 위한 一般的 成立要件에는 위험요건, 처분요건, 손해 및 비용의 발생요건 마지막으로 잔존요건이 있다.

共同海損의 效果는 共同海損債權(共同海損分擔請求權, 共同海損分擔請求財團) 및 共同海損債務(共同海損分擔義務, 共同海損分擔財團)를 확정하고 이를 精算하는 것이다.

共同海損에 있어서의 共同海損의 債權者(선장의 處分에 의하여 共同海損인 損害를 發生시키거나 또는 費用을 支出한 海上運送人이나 積荷利害關係者)는 共同的 航海團體에서 이익을 본 다른 利害關係人에게 賠償請求權을 갖는데, 이러한 請求權을 共同海損 分擔處分權(請求權)이라 한다. 그리고 共同海損處分 후에 殘存하는 財產의 利害關係人(債務者)은 殘存하는 財產의 많고 적음에 따라 共同海損을 分擔하여야 한다. 이 경우에 共同海損處分の 기준이 되는 財產은 殘存하는 船舶·積荷·運貨 및 犧牲損害이다(商法 제833조 ; Y.A.R. 제 17조 제2항). 그리고 이들에 의한 分擔關係를 精算함에 있어서 기준이 되는 價額이 共同海損分擔價額이다.

共同海損을 精算하기 위하여는 共同海損의 額인 共同海損分擔金(amounts made good)을 결정함과 동시에 이를 分擔할 財產의 額인 共同海損分擔價額(contributory value)을 결정하지 않으면 안 된다. 그리고 각각의 共同海損 分擔價額을 후자의 총액으로 나누어 共同海損分擔率을 구하고 이것을 각각의 分擔金에 곱하면, 각 損害額의 分擔額이 산출된다. 이는 각 利害關係人이 分擔하여야 할 金額이며 이러한 절차를 거쳐서 共同海損分擔關係(共同海損分擔請求權 내지 分擔義務의 關係)가 형성되는 것이다.

第3章 共同海損法の 變遷過程

第1節 法規統一 以前の 共同海損法

共同海損制度는 해운업의 發生과 더불어 고대에서는 이른바 “투하에 관한 로도法(Lex Rhodien de Jactu)”으로 알려졌으며, 중세와 근대에서는 각국의 법규에서 이와 관련된 규정을 볼 수 있다. 즉 중세에서는 오래된 해법(Rôles d'Oléron), 기동·프·라·베(Guidon de la mer), 콘솔라토·델·마야레(Consolato del mare) 등에 공동해

손에 관한 규정이 포함되어 있으며, 근대에서는 1681년 海事勅令(L'Ordonance de la Marine), 1721년 L'Ordonance of Rotterdam, 1727년의 프로이센 해사법전(The Prussian Maritime Code) 등에서 공동해손에 관한 내용을 규정하고 있다.

第2節 요오크·엔트워프 規則의 誕生으로부터 1990 요오크·엔트워프 規則에 이르기까지의 變遷過程

19세기에 진전된 기술혁명으로 인하여, 해운은 무역의 성장과 선박톤수의 거대한 증가 등 완전히 새로운 현상을 경험하면서 개별적인 共同海損에 대한 精算은 경제적인 중요성을 띠게 되었으나, 공동해손법의 통일이 이루어지지 않았으므로 여러 가지 문제점이 나타나게 되었다. 이에 따라 共同海損精算의 不便을 除去하고 共同海損의 迅速한 處理를 위하여 관련 法制에 관한 國際的인 統一의 필요성이 등장하여, 그 결과로 1860년 글래스고우결의와 1864년 요오크 規則(The York Rules)에 이어 1877년 요오크·엔트워프 規則이 성립되었다. 그 후 規則은 共同海損制度의 時代的 變化에 따라 1890년, 1924년, 1950년, 1974년 및 1990년까지 다섯 차례 改正되었다.

특히 1990년 요오크·엔트워프 規則의 개정은 1989년 4월 國際海事機構(International Maritime Organization ; 이하 IMO로 지칭함)에 의하여 채택된 新海難救助協約(The International Salvage Convention, 1989)의 영향을 받아 이루어졌다. 즉 규칙 제6조 (a)항은 救助者가 船舶과 積荷의 救助에 성공한 경우에 救助報酬가 “環境損害를 防止하거나 또는 輕減하기 위한 救助者의 技術 및 努力”을 고려하여 增額(enhancement)되는 일이 있어도 그 增額 部分을 포함한 救助料의 全額을 共同海損으로 인정하도록 規定하였고, (b)항에서는 상기 협약 제14조 제4항 또는 기타 유사한 규정 하에서 정해진 範圍를 限度로 海上運送人이 救助者에게 지급하는 特別補償金은 共同海損으로 인정하지 아니할 것을 분명하게 규정하였다.

第4章 1994年 요오크·엔트워프 規則의 成立 背景과 經緯

第1節 改正論의 擡頭

시대적 흐름에 따른 요청에 의하여 國際海法會(CMI ; Comité Maritime

International)는 1990년 12월 共同海損法과 요오크·엔트워프 規則의 改正이 시급적으로 필요하다는 結論에 도달하여 이를 위한 첫 번째 措置로써 海損精算人으로 이루어진 國際小委員會를 構成과 동시에 규칙의 개정작업에 착수하였다. 이에 국제소위원회는 각국해법회의의 의견을 수렴하기 위하여 豫備報告書와 質疑書를 작성하여 1991년 7월에 50개국의 해법회(National Maritime Associations)에 송부하였다.

이 무렵에 유엔무역개발회의(The United Nations Conference on Trade and Development; 이하 UNCTAD로 지칭함)도 共同海損制度 문제에 대하여 인접한 報告書를 제13회 國際海運立法(International Shipping Legislation) 作業部會 會議에 提出하면서, 공동해손에 대한 관심을 기울이기 시작하였다. 또한 유럽海損精算人協會(Association Internationale de Dispatcheurs Européens ;이하 AIDE로 지칭함)도 “共同海損制度의 單純化를 위한 國際協力(International Collaboration with a view to simplifying the General Average system)”이라는 제목의 報告書에서 現행 요오크·엔트워프 規則의 개정을 주장하였다.

第2節 改正經緯

CMI 國際小委員會의 첫 번째 회의는 1992년 12월 브뤼셀(Brussels)에서 개최되었다. 이 회의에는 10개국의 海法會와 AIDE, UNCTAD, 國際海上保險聯合會(International Union of Maritime Insurance ; 이하 IUMI로 지칭함) 등의 단체가 참석하였는데, 특히 AIDE는 現실 共同海損精算實務에서 기술적인 면을 중심으로 하는 改正作業을 주장하였다.

會議의 目的은 1992년 3월에 各國海法會로부터 회수된 豫備報告書와 質疑書에 대하여 各國海法會의 주된 의견과 제안을 檢討하는 것이었다. 회의 후 國際小委員會 作業部會 회의에서 토의된 내용을 설명하는 報告書를 1993년 7월에 발간하여 各國海法會에 송부하였다.

International)는 1990年 12월 共同海損法과 요오크·엔트워프 規則의 改正이 시기적으로 필요하다는 結論에 도달하여 이를 위한 첫 번째 措置로써 海損精算人으로 이루어진 國際小委員會를 構成과 동시에 규칙의 개정작업에 착수하였다. 이에 국제 소위원회는 各國海법회의의 의견을 수렴하기 위하여 豫備報告書와 質疑書¹⁾를 작성하여 1991년 7월에 50개국의 海법회(National Maritime Associations)에 송부하였다.

이 무렵에 유엔무역개발회의(The United Nations Conference on Trade and Development; 이하 UNCTAD로 지칭함)도 共同海損制度 문제에 대하여 인접한 報告書를 제13회 國際海運立法(International Shipping Legislation) 作業部會 會議에 提出하면서, 공동해손에 대한 관심을 기울이기 시작하였다. 또한 유럽海損精算人協會(Association Internationale de Dispatcheurs Européens ;이하 AIDE로 지칭함)도 “共同海損制度의 單純化를 위한 國際協力(International Collaboration with a view to simplifying the General Average system)”이라는 제목의 報告書에서 現행 요오크·엔트워프 規則의 改정을 주장하였다.

第2節 改正經緯

CMI 國際小委員會의 첫 번째 회의는 1992년 12월 브뤼셀(Brussels)에서 개최되었다. 이 회의에는 10개국의 海法會와 AIDE, UNCTAD, 國際海上保險聯合會(International Union of Maritime Insurance ; 이하 IUMI로 지칭함) 등의 단체가 참석하였는데, 특히 AIDE는 現실 共同海損精算實務에서 기술적인 면을 중심으로 하는 改正作業을 주장하였다.

會議의 目的은 1992년 3월에 各國海法會로부터 회수된 豫備報告書와 質疑書에 대하여 各國海法會의 주된 의견과 제안을 檢討하는 것이었다. 회의 후 國際小委員會 作業部會 회의에서 토의된 내용을 설명하는 報告書를 1993년 7월에 발간하여 各國海法會에 송부하였다.

CMI 國際小委員會의 두 번째 회의는 1993년 11월에 파리에서 개최되었으며, 이 회의에는 10개국 海법회 대표와 AIDE, IUMI, UNCTAD, P&I Club 등 네 개의 단체가 참가하였다. 회의에서 最大의 關心對象은 제1회 회의 이후 各國海法會에 송부된 質疑書 內容중 共同海損과 環境損害에 관련된 事項이었으며, 이 회의를

1) D. Taylor, "Chairman's Preliminary report and questionnaire" International Sub-Committee of CMI tran., GENAV 1/VII-91.(London; n.p. 1991. 7.)

통하여 결정한 사항은 1994년 10월 시드니에서 개최될 CMI會議를 위한 최종 報告書의 역할을 수행하였다.

또한 UNCTAD는 1994년 4월에 1991년에 발간하였던 報告書와 연계하여 “海上保險에 있어서 共同海損의 現 位置”라는 題目의 報告書를 發刊하였다. 그리고 IUMI에 의하여 발간된 報告書는 CMI 회의에 대한 준비작업과 관련하여 서류의 제출이 늦어져 直接的인 영향을 주지는 못하였으나, 해상보험업자의 공동해손에 대한 개혁론은 여러 단체들에 의하여 주장된 共同海損制度의 改革案을 더욱 促進시키는 契機가 되었다. 이러한 여러 단체에 의한 개정작업의 결과, 1994년 10월 CMI회의에서 요오크·엔트워프 規則의 개정이 이루어 졌다.

第5章 1994年 改正 요오크·엔트워프 規則의 主要內容의 分析

시드니 회의 이후 CMI 國際小委員會의 회장은 1994년 요오크·엔트워프 規則의 改正이 共同海損制度를 폐지하자는 廢止論者들의 영향으로 이루어진 것이 아니라 시대적인 요구에 따라 共同海損制度의 處理節次를 單純化하고 規則을 統一化시키기 위하여 행하여 진 것이라고 언급하면서 1990년 규칙에서 다음과 같은 內容을 改正한 1994년 요오크·엔트워프 規則을 공포하였다.

첫째, 어떠한 경우에도 犧牲 또는 費用이 合理的으로 발생되거나 혹은 支出되지 아니한 경우에는 共同海損으로 不認定한다는 至上規定(Rules of Paramount)을 新設하였다.

둘째, 規則 C조는 共同의 航海團體에 포함되는 財産으로부터 環境損害와 관련되거나 또는 오염물질의 배출 또는 유출의 結果로써 야기된 滅失, 毀損 또는 費用은 어떠한 경우에도 共同海損에서 제외된다는 것을 新設하였다. 그리고 이에 대한 예외로 規則 제11조 (d)항에서는 環境損害를 防止하거나 또는 輕減하기 위하여 취하여진 일정한 범위의 措置費用을 共同海損으로 인정한다는 規定을 新設하였다.

共同海損의 일반적인 원칙에 따른다면 共同海損行爲의 直接的인 結果로 인하여 발생한 犧牲 또는 費用은 共同海損으로 인정된다. 따라서 環境損害가 共同海損行爲의 直接的인 結果로 인하여 발생하였다면 共同海損 犧牲 또는 費用으로 인정되는 것은 당연하다. 그러나 環境損害에 의한 犧牲 또는 費用은 너무 커서 船舶 또는 積荷의 價額을 초과하는 경우가 빈번하게 발생하였다. 이러한 상황의 영향을 받아 環境損害에 대한 犧牲 또는 費用을 어떠한 경우에도 共同海損에서 제외시키

자는 의견이 등장하여, 環境損害에 대한 犧牲 또는 費用을 共同海損으로 인정하는 입장과 인정하지 아니하는 입장간의 의견이 對立되었다. 이에 규칙 C조를 원칙으로 규정하고 제11조 (d)를 예외로 인정하는 유류오염손해에 대한 妥協案을 형성하였다. 또한 規則 제2조, 제5조와 제8조에서는 環境損害와 관련된 責任 또는 오염물질의 배출 또는 유출로 야기되는 滅失, 毀損, 費用들이 각각의 숫자規定에 의하여 共同海損으로 인정되는 것을 방지하기 위한 방안으로 각 조항에서 발생하는 犧牲 또는 費用이 共同海損으로 인정되기 위하여는 통상의 航海團體에 포함되는 財産에 대한 犧牲 또는 費用이어야 한다는 것을 規定하였다.

셋째, 새로운 規則 B조는 共同海損을 야기한 사고가 예인선(예선)과 피예선(부선)으로 구성된 항행중에서 발생하였을 경우에도 이들을 공동의 航海團體로 인정하는 根據를 제시하였다.

넷째, 規則 E조 제2항과 제3항이 精算을 위한 준비기간의 지연을 줄이고자 하는 目的으로 新設되었다. 이 가운데 제2항은 共同海損에 대한 分擔金 請求의 통보가 항해의 종료 후 12개월 이내에 精算인에게 이루어져야 함을 規定하였고, 제3항에서는 精算인이 그와 같은 통보나 적절한 지원증거를 航海團體로부터 수령 받지 못한 경우에 共同海損 分擔價額 및 認定範圍의 認定權限을 海損精算인에게 부여하였다.

다섯째, 規則 G조에 선화불분리협약을 新設하였다. 이 規則은 積荷의 전부 또는 일부가 대체선에 의하여 艱難港으로부터 목적항까지 운송된 경우에도 共同海損과 관련한 권리와 책임을 그와 같은 대체운송이 없었을 경우의 항해와 동일하게 부여한다는 것을 規定하였다.

여섯 번째, 規則 제9조는 共同安습을 위하여 積荷를 연료로 사용하는 것이 必需的인 경우에는 積荷의 사용을 共同海損으로 인정하였다.

일곱 번째, 여객이 소유한 개인자동차 및 우편물들은 規則 제7조 및 제10조에 따라 共同海損分擔對象에서 제외하였다.

여덟 번째, 共同海損 精算에서 利子의 支給期間을 精算이 완료된 날짜에서 精算금 請求가 발행된 후 3개월까지 擴張하였다.

第6章 結 論

1994년 요오코·엔트워프 規則은 20년 전의 改正때와 비교하여 그 範圍가 광범

위하지는 아니하였다. 그러나 실무계의 적극적인 대응책에 의하여 共同海損制度에 대한 적당한 토론이 이루어 졌으며 성과도 거두었다고 볼 수 있다.

1994년에 개정된 요오크·엔트워프 規則의 내용은 다음과 같은 두 가지 측면으로 분석할 수 있다.

첫째, 環境損害에 대한 規定의 新設(규칙C조 및 제11조 (d)항)이다.

環境損害는 현행의 海上企業活動과 관련하여 커다란 비중을 차지하고 있는 부분이지만, 전통적인 共同海損理論으로는 그 해결이 어려운 부분이다. 이에 政策的인 妥協의 必要性에 의하여 등장한 것이 1994년 요오크·엔트워프 規則 C조 제2항과 제11조 (d)항이다. 이는 분쟁의 소지가 되었던 環境損害에 대한 問題의 解決策으로써 1994년 요오크·엔트워프 規則의 改正에 있어서 가장 重要的 部分을 차지하고 있다.

둘째, 共同海損制度의 單純化와 統一化를 목적으로 至上規定, 曳船列條項(규칙 B조), 船貨不分離協約(규칙 G조), 書類提出期間의 延長(규칙 E조) 등의 條項을 新設하였다.

그러나 1994년 요오크·엔트워프 規則도 精算通貨 및 換率, 臨時修理 그리고 複合運送 등과 관련한 사항에서 問題點을 가지고 있다. 이러한 問題點을 해결하기 위하여 1994년 요오크·엔트워프 規則에서 앞으로 補完이 필요하다고 생각되는 內容을 제시한다면 다음과 같다.

첫째, 環境損害에 대한 規定인 규칙 C조 제2항의 위치를 至上規定 제2항으로 수정하는 것이 타당할 것이다.

요오크·엔트워프 規則은 解釋規定에 따라 數字規定이 文字規定에 우선하여 適用하는 體系를 가지고 있다. 그러나 1994년 規則에서 環境損害에 대한 規定의 위치는 C조 제2항이므로 數字規定에 따라 環境損害에 대한 責任이나 혹은 費用이 共同海損으로 인정되는 경우에 C조 제2항은 효력을 발휘할 수 없게 된다. 즉 環境損害에 관한 條項을 新設한 目的이 環境損害의 責任이나 혹은 費用이 어떠한 경우에도 共同海損으로 不認定함을 規定한 것이라면, 이에 적당한 위치는 至上規定일 것이다.

둘째, 제14조 제2항의 內容을 修正하여야 할 것이다.

사고로 인한 損傷의 臨時修理(제14조 제2항)는 避難港에서 永久修理가 가능하고, 이러한 永久修理를 위하여 적하를 양하, 보관 또는 재선적하는데 소요되는 費用이 그곳에서의 臨時修理費를 초과하는 경우에 한하여 共同海損으로 認定된다.

그러나 Bejela사건에 대한 法院의 判決에서는 이러한 原則보다는 제14조 제2항에 대한 條文의 解釋이 우선되어 永久修理가 불가능한 避難港에서의 臨時修理가 共同海損으로 인정되었다. 이에 避難港에서 永久修理가 가능한 경우에만 代替費用의 原則에 따라 臨時修理費를 共同海損으로 認定한다는 것을 확실히 하기 위하여 제14조 제2항에 이러한 原則에 대한 상세한 內容을 삽입할 必要가 있다고 본다.

셋째, 複合運送이 이루어지는 경우에 積荷의 共同海損分擔價額을 荷役時의 價額이 아니라 運送契約에 따라 引導되는 때의 價額으로 한다는 條文을 規則 제16조 및 제17조의 例外規定으로 삽입하도록 한다.

1994년 規則을 개정하기 위한 CMI會議에서 CMI 國際小委員會는 共同海損의 範圍을 海上運送에 限定하여 適用되므로, 內陸運送까지 그 範圍을 확대하는 複合運送을 共同海損의 範圍에 포함시킬 수 없다고 主張하며 이를 수용하지 않았다. 그러나 現代 海上運送의 대부분이 複合運送의 형태로 이루어지는 실정을 감안한다면, 例外的으로 共同海損의 範圍을 複合運送이 이루어지는 경우까지 擴大하는 것이 타당하다고 본다.

넷째, 精算의 統一化를 위하여 精算通貨, 通貨의 환전날짜 등에 관한 規定을 제21조에 新設한 필요가 있다. 1994년 요오크·엔트워프 規則의 改正趣旨 중 하나가 共同海損制度의 明瞭化임을 생각할 때 利害關係人들 사이에서 발생할 수 있는 분쟁을 防止하기 위한 方案으로 이러한 規定을 新設하는 것이 유리할 것이다.

그리고 우리 나라 商法도 1994년 요오크·엔트워프 規則의 內容을 받아들여 海上規定 및 環境損害에 대한 條項의 趣旨를 수용하는 條項을 新設하여야 할 것이다.

參 考 文 獻

- 林容燮, 『海商保險法』, 부산: 曉星出版社, 1995. 11. 2.
- 徐燦珏·鄭定春, 『商法講義』, 4th ed., 서울: 法文社, 1985.
- 李均成, 『海商法講論』, 韓國海運技術員 編, 서울: 韓國海運技術員出版部, 1989.
- 林東品, 『海商法·國際運送法研究』, 서울: 眞成社, 1990.
- 林東品, “共同海損法の 發展과 共同海損制度의 意義”, 海事法學會 編, 『法學研究』, 제3호, 부산: 曉星文化社, 1991. 10.
- Charles S. Hebditch & John A. Macdonald, *The York-Antwerp Rules 1994 - An Analysis*, London: Richard Hogg, 1994.

- IUMI, Report to IUMI on General Average. 「Working Group under the Chairmanship of Dr. Gerhard Luttmer」. Stockholm; n.p., 1993. 9.
- Lowndes and Rudolf, The Law of General Average and The York-Antwerp Rules. D. J. Wilson & J. H. S. Cooke trans., London; Sweet and Maxwell, 1997.
- UNCTAD secretariat, General Average - A preliminary review, n.p. ;n.p. 1991. 8.
- UNCTAD Secretariat, The place of General Average in marine insurance today. n.p.; n.p. 1994. 3. 8.
- N. Geoffrey Hudson, "The York-Antwerp Rules ; Background to the changes of 1994," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 27, No. 3. Cincinnati; Jefferson Law Book Co., 1996. 4.
- 東京海上火災保險株式會社海損部, 「共同海損の 理論と實際 - 1994年 ヨーク・アントワープ 規則の 解釋」. 東京; 東京海上火災保險株式會社出版部, 1995
- 中西正和, "1994年 ヨーク・アントワープ 規則と 環境損害", 「損害保險研究」第56卷 第4號, 동경; 松臺企畫, 1995. 2.
- 原田一宏, "1974年 ヨーク・アントワープ 規則 第VI條の 改定", 「海法會志」復刊 第34護, 東京; 勁草書房, 1990
- 東京海上火災保險株式會社 海損部, "1994年 ヨーク・アントワープ 規則 制定 - 95年 1月 1日 適用", 「貨主と 輸送」東京; n.p., 1995. 2.