

HAISHANG
TIDANFA

◎邢海宝/著

海商提单法



Publishing House of Law

法律出版社

海 商 提 单 法

邢海宝 著

法 律 出 版 社

图书在版编目(CIP)数据

海商提单法/邢海宝著. —北京:法律出版社,1999.4
ISBN 7-5036-2775-1

I. 海… II. 邢… III. 国际商法:海商法-提单-研究
IV. D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 08283 号

出版·发行/法律出版社

经销/新华书店

责任印制/李跃

责任校对/杨昆玲

印刷/北京宏伟胶印厂

开本/850×1168 毫米 1/32 印张/19.125 字数/478 千

版本/1999 年 6 月第 1 版 1999 年 6 月第 1 次印刷

印数/0,001—3,000

社址/北京市广外六里桥北里甲 1 号八一厂干休所(100073)

电话/63266794 63266883(发行部) 63266796(总编室)

出版声明/版权所有,侵权必究。

书号:ISBN 7-5036-2775-1/D·2487

定价:29.00 元

(如有缺页或倒装,本社负责退换)

目 录

第一章 提单法律规范	(1)
第一节 提单法规的产生与发展	(1)
第二节 有关提单的国际公约的适用	(21)
第三节 中国提单立法	(25)
第二章 提单概述	(30)
第一节 提单及其发展	(30)
第二节 提单的构成	(39)
第三节 提单的组成事项	(57)
第三章 提单的记载事项	(61)
第一节 承运人的表明	(61)
第二节 辨识货物同一性的事项	(63)
第三节 托运人的提供或通知	(65)
第四节 提单的要式性	(71)
第四章 提单的签发	(79)
第一节 提单签发行为的性质	(79)
第二节 提单的作成与交付	(81)
第三节 请求签发提单的人	(86)

第四节	提单签发人	(88)
第五章	提单种类及提单货单、大副收据	(95)
第一节	已装船提单和收货待运提单	(95)
第二节	记名提单、指示提单和不记名提单	(98)
第三节	清洁提单和不清洁提单	(103)
第四节	直达提单、转运提单、转船提单和多式联运 提单	(107)
第五节	运输代理行提单和无船承运人提单	(115)
第六节	租船提单	(120)
第七节	其他提单	(134)
第八节	提货单	(135)
第九节	大副收据	(143)
第六章	提单作为物权凭证	(148)
第一节	物权凭证概述	(148)
第二节	提单物权效力	(154)
第三节	提单与中途停运权	(171)
第七章	提单与国际货物买卖	(183)
第一节	提单与货物所有权转移	(183)
第二节	提单仅为占有凭证	(191)
第三节	提单质押	(204)
第八章	提单作为运输合同	(219)
第一节	运输合同概说	(219)
第二节	提单债权效力及有关学说	(225)
第三节	提单与货物控制权	(238)

第九章 承运人的法定义务 (248)

- 第一节 承运人责任的演变 (248)
- 第二节 船舶适航义务 (259)
- 第三节 管货义务 (275)
- 第四节 不得绕航义务 (282)
- 第五节 不得迟延交付义务 (292)

第十章 承运人的法定免责事由 (307)

- 第一节 航海过失 (307)
- 第二节 火灾 (310)
- 第三节 海难 (314)
- 第四节 战争等免责事由 (315)
- 第五节 托运人、货物所有人或者他们的代理人的
行为 (317)
- 第六节 货物的自然特性或者固有缺陷 (319)
- 第七节 包装不足或标志不清 (322)
- 第八节 任何其他非承运人过失原因 (325)
- 第九节 法定免责的适用 (328)

第十一章 提单的免责条款和其他约款 (330)

- 第一节 免责条款 (330)
- 第二节 其他约款 (370)

第十二章 提单转让 (431)

- 第一节 提单作为物权凭证的转让 (431)
- 第二节 提单作为运输合同的转让及让与 (469)
- 第三节 提单善意取得 (481)

第十三章 提单货物收据效力	(497)
第一节 提单是货物收据.....	(497)
第二节 提单是货物毁损、灭失的证明文件	(509)
第三节 提单收据功能.....	(510)
第十四章 国际贸易中的提单迟延和欺诈	(518)
第一节 提单迟延与无单放货.....	(518)
第二节 提单欺诈.....	(531)
第十五章 提单合同诉权和侵权之诉	(548)
第一节 提单合同诉权概述.....	(548)
第二节 提单合同诉权演变.....	(549)
第三节 提单与侵权之诉.....	(559)
第四节 提单合同诉权与侵权之诉的关系.....	(561)
第十六章 非物权凭证的兴起与提单改进	(564)
第一节 非物权凭证的兴起——海运单.....	(565)
第二节 提单改进.....	(585)
第三节 提单走向的思考.....	(595)
主要参考书目	(599)

第一章 提单法律规范

第一节 提单法规的产生与发展

有关提单的法律规范经历了一个较长的演变过程。提单法规起源于商人航海贸易的实践和习惯。商人习惯对提单关系的各个方面都发挥过重要作用。即使是现在,商人习惯对提单法律关系的调整也具有深远的影响。然而,零散、模糊、证明困难的商人习惯,不能适应提单发展的要求。因此,英、美国家就通过其判例法,甚至制定法加强对提单的规范。大陆法系国家更是多以成文法规规范提单问题。当然,从希腊到罗马时代,尚不存在正式的海商法典。法律上第一次提到提单是1667年瑞典《海商法典》。其他国家也有以海商法典对提单作出规定的。此外,大陆法系国家也有以商法典、民法典以及有关法令规范提单问题的。不过,大陆法系国家未像英、美等国那样制定关于提单的专门法规。应当指出,各国提单法规多着力于对提单所涉运输合同关系以及提单收据功能的规整。更值注意者,由于海上运输具有国际性,提单的有关法律问题产生了国际统一的需求,从而促成了有关国际公约的制定。而提单货物代表功能的规范,除英、美等国以外,则多散见于民法或有关货物买卖的法规中。而且,由于调整对象的特殊性,关于提单货物代表功能的法规尚未达成国际统一。

一、提单条款及提单收据功能的规范

(一)《哈特法》

从中世纪到18世纪,在英、美等国,承运人的权利义务只按照当时存在于普通法中的默示原则来处理。当时,由于免责条款大量存

在,承运人根据提单所负责任既不明确又不合理。19世纪后半期,美国对外贸易迅速发展,在其经济中占据极为重要的地位,但本国海运力量无法满足贸易要求,货物必须由他国特别是英国船舶来完成。为了保护美国货主的合法权益,美国联邦法院和某些州法院便以“违反公共行为准则”为理由,否认免除船舶所有人或其雇用人责任条款的有效性,只承认“合理的”免责条款。但是,提单免责条款是否合理,取决于法院判断,普通货主仍很难根据提单条款确定持有人的实际权利。因此,为了使美国进出口商的利益得到进一步的维护,打击英国船舶所有人在提单中任意规定免责条款的行为,美国制定了著名的《哈特法》(Harter Act 1893),即《有关船舶航行、提单以及财产运输的某些义务、职责和权利的法案》。

关于承运人的义务和责任,《哈特法》按照当时情况规定了不完全过失责任制,一方面要求承运人提供适航船舶,负责管理货物,另一方面又规定承运人对船长、船员在航海和管理船舶上的过失所引起的损失不承担责任。《哈特法》对国际航运法制产生了重大影响。不久,新西兰于1903年制定了《海上货物运输法》,1904年澳大利亚制定了《海上货物运输法》,1910年加拿大制定了《水上货物运输法》。另外,印度和日本也制定了相关法律。它们基本上都是按照《哈特法》的模式及法理精神对提单进行调整。

但是,要想解决承运人不合理免责问题,仅靠单个国家的努力显然不够。英国就曾不顾美国的反应,在第一次世界大战前后,将提单条款订得更为复杂。而且,由于国际海上货物运输不可能都按一国法律处理。从而,各国提单立法及承运人制定的提单条款形式和内容不同,导致了法律冲突,加剧了国际航运法律秩序的混乱局面。因此,必须寻求国际社会的协作,而制定统一的海上货物运输国际公约就成为制约提单这一国际货物运输合同的必要法律手段。

(二)《海牙规则》

20世纪初,美国、澳大利亚及加拿大等国相继制定了调整提单的国内法,但是,英国仍然不愿对其“契约自由”原则加以限制。德国

和法国制定的提单都没有规定承运人最低责任,国际上更无统一法规。承运人仍然滥用合同自由,扩大免责范围,减轻义务。因此,明确承运人的最低义务和责任已经成为国际贸易有关方面深切关注的问题。尽管第一次世界大战妨碍了国际统一规则的出台,但战后全球性经济危机导致海上货物运量迅速减少,船员和其他从事运输的人员责任心下降,运输中偷窃事件不断增加,货运事故增多,使货主、银行、保险商与船主的矛盾更为激化,人们对免责条款产生很大怀疑。一些承运人为了谋求生存,被迫对免责事项作出一些让步。在此情况下,对限制合同自由、修正不合理免责条款一直不感兴趣的英国,为了和殖民地在经济上、政治上达成妥协,也变被动为主动,与其他航运国家和组织一起,开始寻求解决上述问题的有效办法。正值其时,国际法协会于1921年9月在荷兰海牙召开会议,英国被迫参加。会议制定了提单规则的主干,供私人企业选择适用。1922年11月,船舶所有人国际会议建议各国船舶所有人自动采用此规则。当时,有不少班轮公司采用了这套规则。但为了保持提单声誉,利于贸易活动,有必要用国际公约的方式使这个规则得到更广泛的适用。因此,1922年10月,在布鲁塞尔举行的讨论海事法律的外交会议上作出决议,建议各国政府采纳这个规则,在稍作修改后使之国内法化。1923年10月,外交会议又对这个规则作了一些修改,完成了《海牙规则》的制定工作。随后,1923年11月,英国帝国经济会议通过决议,一方面建议各成员国政府和议会采纳这个修改后的规则,使之国内法化;另一方面率先通过国内立法,使之国内法化,由此产生了1924年英国《海上货物运输法》(COGSA, 1924)。这个法律在1924年8月获英王批准。后来,外交会议以该规则为基础,于1924年8月,在比利时制定了采纳《哈特法》责任基础的《统一关于提单若干法律规定的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading),又称《海牙规则》。《海牙规则》于1931年6月2日起生效。截止1997年2月,加入该规则的国家 and 地区共有88个。以欧美各国为首的许多国家加入了这个公约。有的国

家仿效英国,直接将《海牙规则》作为国内法的一部分,有的国家,如澳大利亚、加拿大、美国(1936年以《海牙规则》作为国内立法的基础制定了海上货物运输法,并在很大程度上以之取代了原有的《哈特法》)、德国、法国、比利时、台湾地区则根据《海牙规则》的基本精神,另行制定了相应的国内法。在香港地区,《海牙规则》被引入《1980年海上货物运输通则》。所以,《海牙规则》堪称现今海上货物运输方面最重要的国际公约。我国未加入该公约,但如同很多非缔约国一样,我国在制定《海商法》时,在提单、运输方面,也参照了该公约。

承运人责任是海上运输法的核心。《海牙规则》虽名为有关提单的公约,实质上是以承运人责任为中心,统一运输责任。就承运人责任而言,《海牙规则》有四大贡献:(1)摒弃早先运输法规的绝对责任主义,采用过失责任主义,同时采用承运人过失推定原则;(2)除列举英美普通法中原有的免责事由外,增列船舶航行与管理过失免责。但承运人未以适当注意使船舶适航而产生的损害赔偿 responsibility,不得以特约免除或减轻。增列关于禁止免责约款的规定,使承运人责任为最低的强制责任;(3)规定赔偿限额,以减轻承运人的赔偿负担;(4)暂时解除承运人与托运人间运输责任不平衡的困扰。另有两项值得特别注意之处:(1)将有关的权利义务问题条文化、具体化,而且逐渐脱离国际私法,走向国际化;(2)仅讨论国际性的私法法律关系,而不及于国内法规定。就后两点而言,其重要性绝不亚于前四点;更可以说,有后者之成就才更显前者的贡献;而且因为有此成就,才有国际公约的诞生,奠定各国统一行动的里程碑,这是《哈特法》根本比不上的。

签署《海牙规则》的各国,原本期望《海牙规则》具有强制力,使缔约国所签发的一切提单均适用该规则,但各国步调不一。由于《海牙规则》是美、加、澳、新等国与英国抗衡的结果,这些国家深知此项成果来之不易,因此,接受《海牙规则》也颇彻底。大陆法系国家大多基于各国航海政策,在接受时偷工减料,致各国海上货物运输法大多已非《海牙规则》原貌。而南美各国,迄今仍未以任何形式采用《海牙规则》。因此,《海牙规则》的理想迄今仍未实现。

(三)《威斯比规则》

《海牙规则》第一次统一了国际海上货物运输法律及提单条款,对促进提单规范化无疑起到了积极作用。它基本上缓和了当时承托双方的矛盾,促进了国际贸易和海上运输事业的发展。但是,《海牙规则》也存在问题。50年代中期,理论界指责它在指导思想上有偏袒船主国家,即发达国家的倾向,在具体规定上有一些条款不公平合理。英国法学界也嘲笑《海牙规则》使得英国的航运法处于一种混乱和不确定状态。《海牙规则》存在的问题概括起来有以下几个方面:

1. 不能适应日新月异的海运技术。从工业革命以来,科学技术由电力、电子进入电脑时代。20世纪以来,轮船、集装箱船、子母船、超级巨轮、核动力船先后出现。在造船方面,船舶的安全性与应付海上危险的能力显著提高。50年代以后,航运安全大为改进,在操舵方面有电脑自动操舵装置;在稳定性方面有自动回转稳定器;在航行时有自动导航系统、卫星导航系统,与保持航向的自动惯性航行、电罗经、音差测速、雷达定位装置、雷达分解仪,更有避碰装备、雷达方位辨识、无线电方位测量、无线电方位助航、回音测深等航行方法与技术;在作业方面有电子化、系统化、标准化、专业化的采行,使得航行与运输更经济、安全、快捷。因此,驾驶和管理船舶的过失免责日益受到攻击,而新发明的工具与方法使得旧有的法规形同虚设,极难规范。

2. 没有完全贯彻过失责任原则,严重损害了货方的正当利益。

(1)运输风险多由货主负担。《海牙规则》采用不完全过失责任主义,承运人最重要的货物运输责任(第3条第2项)几乎被第4条的免责排除殆尽。即使承运人对货物损失须承担全部责任,仍然享受单位责任限额。货主承担的责任就相应地显著加重。而且,《海牙规则》条文用字晦涩,关于运输危险与责任划分并不明确,并因此造成举证困难,程序不确定。(2)过度投保和重复投保。承运人运输责任畸轻使货主只得进行保险,而货主投保的事故范围内一般须包括一些运输合同规定本属承运人的责任。因此,货主过度投保的情形非常普遍。

如果货主选择有限保险,如,水渍险,可能会因投保不足而得不到保障。如果他投保最高保险,如,一切险,则几乎是超额保险。另一方面,责任不确定使得货主与承运人都为同样的危险投保,导致重复保险^①。英国承运人国际会议发言人称,“《海牙规则》目的之一是针对双重保险的成本负担”。然而,《海牙规则》没有克服这个困难。保险单对危险界定的模糊,更加剧重复保险。(3)货主承担较高的索赔的成本。相反,承运人可享受成本节省的利益。这是责任不确定、证据要求严格、举证程序复杂、产生大量诉讼文书、诉讼费时的结果。而且,承运人通常在提单中订明在何处进行仲裁或诉讼。这实际上通常是要求货主必须从远处赶来进行诉讼,无疑增加了货主费用负担。总之,研究表明提单成本负担太高,而且都落在货主身上,仅有非常有限的部分由承运人负担,显得不合理。它的确导致所得从货主利益较重国转移到承运人利益较重国,发展中国家因所得转移而受到损失。转移风险的有效途径是修改法律。如果能清楚地划分各当事人风险负担,将全部风险的分配权交给承运人或货主,并明确承运人的代理人、雇佣人的法律地位和善意受让提单人的法律地位。减少不确定性,纵然对损坏的物理情况仍会有争执,但经济上会有改进。

3. 责任期间的规定存有漏洞。海运件杂货已由轮船运输进入集装箱运输时代,承运人责任期间应予扩张。《海牙规则》不能适应这种新发展。

4. 赔偿责任限额太低,对于裸装货赔偿责任限额的计算缺乏明确的规定。

5. 适用范围不够广泛。其适用范围仅限于提单或类似物权凭证证明的运输合同。

6. 诉讼时效期间太短,仲裁程序制约货方利益的实现,损害赔偿计算存在差异。

^① 当然,如果货主能够确定按运输合同条款哪些危险可从承运人那里获得充分补偿,则不必在运输合同之外再向保险人就同样危险支付保费。

7.《海牙规则》已经难以适应当前形势的需要。半个多世纪以来,国际政治、经济形势发生了重大变化,特别是广大发展中国家经济力量不断增长,对当时由西方海运发达国家所操纵而通过的《海牙规则》明显偏袒船方利益的条款表示强烈不满。

8.《海牙规则》的一些条款的解释至今仍未统一。比如,免责条款、“管理船舶”与“管理货物”的区别标准、“与货物有关的灭失或损坏”的含义,作为赔偿责任限制计算单位的“每单位”的解释等,多随司法解释而变化,更由于各国法权独立,致文字相同而解释相殊。法律文义不明,势必责任模糊。

《海牙规则》已很不适应当今国际政治、经济尤其是海运现代技术的发展,修改《海牙规则》势在必行。国际海事委员会(CMI)于1959年召集会议考虑修改《海牙规则》。但以北欧国家和英国等为代表的海运发达国家认为,有关提单法律的修订不能不顾现实情况,急于求成,否则不易为各方接受;而且不顾现实的修订,有可能冲击已经形成的国际海运习惯和现行的各种海运制度,反而会造成新的混乱。因而,他们主张折中各方面的意见,只对《海牙规则》中明显不合理或不明确的条款作局部的修订和补充,以平息或缓和第三世界国家的强烈不满。1963年,国际海事委员会草拟了一个修改《海牙规则》的议定书草案,提交1967年斯德哥尔摩会议等的讨论修改。之后鉴于集装箱运输的发展带来的问题,国际海事委员会于1968年在布鲁塞尔又召开了外交会议。会议否决了开倒车的“曼卡斯特—卡斯特尔修正案”,即《海牙规则》第3条第1款的修正草案。该草案规定,只要承运人审慎地选择了有信誉的独立合同人(Independent Contractor)处理使船舶适航,即可免除对这项工作的义务。会议最终签署了《关于修订统一提单若干法律规定的国际公约议定书》。由于在会议期间代表们畅游了中古时期著名的《维斯比海法》的发源地——威斯比,因此,就将议定书命名为《维斯比规则》(Visby Rules)。《维斯比规则》共17条,对《海牙规则》的第3、4、9、10条进行了修改。由于议定书只对《海牙规则》作了部分修改,仍保持原有的承运人责任制度;

而且,该议定书第6条规定,《海牙规则》与议定书应作为一个文件,结合起来阅读和解释,因此,议定书又被称为《海牙—维斯比规则》。《维斯比规则》已于1977年6月23日起生效。截止1996年9月,有26个以上的国家和地区加入。此外,阿根廷、前联邦德国、利比里亚和前南斯拉夫将《海牙规则》纳入国内立法。英国还以《威斯比规则》作为国内立法的基础,制定了《1971年海上货物运输法》。但是,《维斯比规则》通过以后,英国始终拖延搁置,到了1977年突然批准,使海运界感到不解。据英刊透露,其目的可能是对拟议中的《联合国海上货物运输公约》草案明显表示不满和公开抵制。然而,历史潮流终非几个海运大国所能扭转,《维斯比规则》的生效丝毫没有影响《汉堡规则》的制定进程。由于《威斯比规则》规定的承运人责任限制金额的计算单位改为金法郎,而金法郎又以黄金作为定值标准,受黄金价格自由涨落的影响,承运人限制金额的实际价值难以稳定。针对这一情况,1979年,在布鲁塞尔召开的有37国代表出席的外交会议制定了《修改〈维斯比规则〉的议定书》。该议定书于1984年4月生效。该议定书将承运人责任限制的计算单位,从金法郎改为特别提款权。韩国1993年商法典采纳了《威斯比规则》及《威斯比规则议定书》的主要条款。虽然制定《维斯比规则》的目的是要取代《海牙规则》,但仍有许多国家未批准该规则而继续使用《海牙规则》。因此,目前的现状是两个国际公约并存。

(四)《汉堡规则》

1. 《汉堡规则》产生的背景

《汉堡规则》的正式名称是《1978年联合国海上货物运输公约》(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)。《汉堡规则》产生的原因和背景具体表现在:

(1)代理原则和从属关系原则是法律依据。代理原则运用在海上运输中,就是指代理人以承运人名义,为承运人的利益,在其授权范围内独立进行具有一定法律意义的活动,而产生的权利义务,直接归属于承运人。从属关系原则是指雇员执行受雇职务所造成的损失由

雇主负责,雇主不能以自身无过失为由来解脱责任。《法国商法》、《日本商法》、《德国商法》都确认了这些原则。英国也通过判例确立了这些原则。近几十年来,随着国际航运的发展,广大发展中国家要求以代理原则和从属关系原则作为提单的责任基础。

(2)国际航运的发展是《汉堡规则》产生的根本原因。《海牙规则》时代的后50年,特别是近一二十年,国际贸易市场不断扩大,在分工和结构上已由一个中心逐渐向多中心发展。造船技术(大型、高速、自动化等)、船员航行与管理技术水平大大提高,装卸工艺设施设备日臻完善,现代科学技术在航海上得到普遍应用,使海运业发生了巨大变化。特别是集装箱化运输出现之后,从根本上动摇了现行提单的责任基础,对《汉堡规则》有着十分重要的意义;科学的管理方法,现代化的港口操作,为降低营运成本,提高经济效益,提供了可靠的保证;保险业务,尤其是保赔保险有了很大发展,几乎船东的所有责任风险均可得分散。从而西方海运国家认为,责任问题在今天完全是一个由谁去保险的问题,最终支付保险费的则是消费者。虽然这一观点并未得到一致赞同,但责任保险至少为加重承运人的责任、改革提单法律基础减少了心理阻力。可见,《海牙规则》的责任基础已不能完全适应现代航运的发展。因此,近一二十年,在世界范围内出现了加重承运人责任的趋势。主要表现是:1)船东的抗辩事由普遍受到限制,许多国家的船东感到越来越难以证明已“谨慎处理”使船舶适航,也越来越难以援引《海牙规则》中的免责条款。2)承运人责任基础的地区性,比十几年前增加了许多。比如,对“谨慎处理”、“适航”、“潜在缺陷”、“合理绕航”等问题,不同国家的法院有不同的解释。3)货方越来越经常地以船舶不适航为由,拒绝分摊共同海损,特别是分摊金额大时,货方更要寻求理由拒绝分摊。4)货方经常以船员不适职,船东任用不当为由,避开航海过失免责条款,向船方索赔。5)与承运人责任加重密切相关,承运人负责举证的项目在司法实践中逐渐增加。

(3)《汉堡规则》的制定过程也是发展中国家争取建立国际经济新秩序的斗争在航运领域的反映。第二次世界大战后,发展中国家独

立走上国际航运立法舞台,在国际事务中发挥越来越大的作用。加拿大海运界人士朗瓦格曾说:世界的领袖和作出决定的多数已经不再是1924年时的那班领袖了。发展中国家将国际海商法的变革看作是建立国际经济新秩序的组成部分。加拿大戈德教授说:我在有关这些规则和其他规则的工作组中和许多非洲国家有过接触,他们在这个领域中的确知之不多,然而,他们是把国际海商法的改进看作新的国际经济秩序的一部分。《维斯比规则》对《海牙规则》进行了一些小修小改,而保留了维护承运人利益的条款,对船长、船员的航海过失免责的规定丝毫没有触动。发展中国家对此仍怨声载道,要求彻底修改《海牙规则》,并联合一致,发起制定公平合理的新的国际海运提单公约的活动,推动了《汉堡规则》的产生。1974年,为打破班轮公会把持国际海运而制定的《班轮公会行动守则》,是在海运界建立国际经济新秩序的第一个行动。《汉堡规则》是第二个重大步骤。

1969年4月建立的联合国贸易和发展会议的国际航运立法工作组提出了取消现存的不平等法律条款,在承运人和货主之间建立公平分担风险的方针,并对于班轮运输中有关提单的法律问题优先列入了议事日程。70年代初,贸发会议秘书处组织专家编写了题为“提单”的报告,对《海牙规则》调整的提单及其条款作了剖析,并提出了存在的问题。国际航运立法工作组在1972年第二届会议上研究上述报告后作出两项决定:1)应对《海牙规则》和《维斯比规则》进行修改,必要时也可制定一项新的国际公约。2)在审议修改上述规则时,应清除其含混不明确之处,同时建立船、货双方均等地分摊货运风险的运输责任制度。由于国际海上货物运输法规与国际贸易法规密切相关,按当时的分工,修改规则或制定一项新的国际公约的任务移交给联合国贸易法律委员会(UNCITRAL)办理,即在贸发会议的合作下由法律委员会建立航运立法工作组草拟和审议新的国际公约工作。贸易法律委员会经过4年艰苦工作,于1976年5月草拟了《联合国海上货物运输公约》,并提交给1978年3月6日—31日在汉堡召开的联合国海上货物运输公约外交会议审议通过。由于公约在汉堡