

聯合國可轉讓貨物單據公約

對多式聯運之意義

阮氏揚 編譯

摘要

海運提單作為物權證券具有可轉讓性，而由鐵路、公路及航空運送人簽發的運送單據，並不具可轉讓性。為填補此落差，《聯合國可轉讓貨物單據公約》增設「可轉讓貨物單據」這一新型的可轉讓物權證券。此種單據可適用於多式聯運或單式運送，其功能與海運提單相當。但可轉讓貨物單據之簽發並非強制，而基於運送人與託運人之合意，並以紙本或電子格式發行。此單據並不改變運送人、託運人及受貨人於相關國際公約或國內法下依運送契約所負擔之義務及其責任。該公約允許將可轉讓貨物單據作為貨物物權憑證，為交易各方提供法律保障，並促進國際貿易的效率。

(取材資料：Matthew Gore & Ashleigh Campbell, *Closing the Legal Gap: What the Convention on Negotiable Cargo Documents Means for Multimodal Logistics*, HOLMAN FENWICK WILLAN (Sep. 29, 2025), <https://www.hfw.com/insights/closing-the-legal-gap-what-the-convention-on-negotiable-cargo-documents-means-for-multimodal-logistics/>.)

迄今為止，僅有海運領域之提單 (Bill of Lading) 可作為運送契約之證明及貨物收據與物權之表徵，而可在運送過程中進行物權轉讓。傳統上，無論採公路、鐵路或空運方式運送貨物所使用之單據，例如 CMR 託運單 (CMR Consignment Note)¹、鐵路託運單 (Rail Consignment Notes) 及空運提單 (Air Waybills)，均不具備轉讓貨物所有權之功能。

聯合國國際貿易法委員會 (United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL) 認為，這種差異已妨礙全球無縫門到門 (door-to-door) 多式聯運²之發展，亦阻礙獲取貿易融資，造成企業現金流問題，並限制內陸地區跨境交易之機會³。因此提出《聯合國可轉讓貨物單據公約》(United Nations

¹ CMR 運送單係依據 1956 年《國際公路貨物運送契約公約》所規範之運送文件，用以證明運送契約之成立及貨物之交付情形。Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), art. 4, May 19, 1956, 399 U.N.T.S. 194 (“Article 4 The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note . . .”).

² 多式聯運，國內或譯作多式運送、複合運送，是指由兩種以上運輸方式完成貨物之運送。

³ Press Release, Information Service Vienna, Draft UN Convention on Negotiable Cargo Documents to modernize and digitize global trade finalized, U.N. Press Release UNIS/L/378 (July 14, 2025), <https://unis.unvienna.org/unis/en/pressrels/2025/unis1378.html> (“Until now, only maritime transport of

Convention on Negotiable Cargo Documents)》(以下簡稱「公約」)，並於去(2025)年 12 月 15 日經聯合國大會通過⁴。該公約旨在建立一套統一的法律架構，用以規範可轉讓貨物單據 (Negotiable Cargo Document, NCD) 的簽發、轉讓與法律效力，使其可作為單式或多式運送方式下之可轉讓物權憑證。而在公約正式通過之前，實務上已有使用 NCD 之交易，可見其實用性⁵。

本文將首先擇要說明 NCD 之簽發要件、程序與效力，隨後將分析所帶來之效益，最後作一結論。

壹、聯合國可轉讓貨物單據公約概述

以下簡短說明 NCD 之定義，以及公約對於 NCD 簽發要件、時間等程序相關之規定，並說明 NCD 之法律效力。

一、NCD 之定義

NCD 是指由運送人簽署並核發之紙本單據 (paper document) 或電子記錄 (electronic record)，並在其上註有「憑指示 (to order)」、「可轉讓 (negotiable)」或其他相類之用語，表明單據所載貨物已由運送人收取，並依據持單人之指示為交付⁶。

二、簽發之要件

本公約採取「自願選擇採用 (opt-in)⁷」之方式，使交易各方可選擇以紙本或電子格式請求或簽發 NCD。公約第三條規定，NCD 之簽發完全建立於運送

goods has benefited from a widely recognized legal document . . . This legal gap has created cash flow problems for businesses . . .”).

⁴ *General Assembly Adopts Breakthrough Convention on Cargo Documents to Facilitate Global Trade*, UNITED NATIONS (Dec. 16, 2025), <https://press.un.org/en/2025/13308.doc.htm>; U.N. Int'l Trade L. Comm'n, *Resolution Adopted by the General Assembly on 15 December 2025*, U.N. Doc. A/RES/80/162 (Dec. 19, 2025).

⁵ *E.g. CargoX Enables Breakthrough FIATA Multimodal eFBL Pilot under Draft UN Convention on Negotiable Cargo Documents*, CARGOX (Mar. 13, 2025), <https://cargox.io/content-hub/cargox-powers-a-breakthrough-in-multimodal-transport-documentation-the-fiata-efbl>.

⁶ U.N. Doc. A/RES/80/162, *supra* note 4, art. 2(5).

⁷ U.N. Int'l Trade L. Comm'n, *Draft Explanatory Note on The Convention on Negotiable Cargo Documents*, ¶ 41, U.N. Doc. A/CN.9/WG.VI/WP.118 (Sep. 24, 2025) (“41. Article 3 sets out the rules for the issuance of an NCD, which is entirely based on mutual agreement between the transport operator and the consignor. This principle of party autonomy ensures that the issuance of an NCD falling under the Convention is not imposed but rather adopted voluntarily, reflecting the commercial needs and preferences of the parties involved.”); U.N. Int'l Trade L. Comm'n, *Rep. of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the Work of Its Forty-Sixth Session*, ¶¶ 13, 19, U.N. Doc. A/CN.9/1205 (Mar. 28, 2025) (“13. . . . [A]pplying the convention to all modes of transport would provide freight forwarders, shippers and banks with the ability to opt for the solution to organize multimodal end-to-end or unimodal transportation as the circumstances required . . . ; 19. . . . [I]t was

人與託運人之間的合意之上⁸，此合意應涵蓋兩個方面：是否「顯著標示 (conspicuous annotation)」此公約而使該單據納入公約之適用範圍；以及以紙本單據或電子記錄之方式為之⁹。此賦予運送人選擇是否採用 NCD 之自由，而使 NCD 制度具備彈性以符合市場需求。

三、簽發之方式

NCD 的簽發方式有兩種：其一，根據公約第三條第二項 (a) 款，NCD 可透過在運送單據每一份正本上加入由運送人簽署之註記來簽發。此外，任何運送單據 (可轉讓或不可轉讓) 均可在雙方同意下轉換為 NCD，前提是附有註記的單據符合第二條第五項對 NCD 的定義¹⁰。

其二，在未簽發任何運送單據，或雖已簽發運送單據但其後已註銷之情形下，均可單獨簽發 NCD。例如，交易各方可能商定不簽發運送單據，或者原本簽發的單據不符合其應適用的運送規範對運送單據的定義，從而導致原運送單據失效¹¹。又或是交易各方決定將海運提單轉換為 NCD，以便在應對發生不可預見之情況，貨物需要改由陸路運送方式轉運。為了避免可能造成的混亂，在這種情況下，最好是註銷已簽發的海運提單，改而簽發獨立的 NCD¹²。

四、簽發之時間

公約第三條第四項規定，NCD 應於運送人接收貨物時簽發。然而在已簽發運送單據 (例如不可轉讓之運送單、海運提單等) 的情況下，經託運人與運送人雙方同意，得嗣後轉換為 NCD¹³。

五、禁止簽發多份 NCD

公約第三條第五項規定，一旦運送人對特定貨物簽發 NCD，該運送人即不得要求就同一批貨物再次簽發 NCD。此外於多式聯運之情形，當承攬運送人具備運送人之法律地位時，一旦承攬運送人簽發 NCD，即不得要求其分段之實際運送人對同一批貨物簽發 NCD¹⁴。

acknowledged that the convention was based on party autonomy and thus afforded the parties to opt in to the convention regime . . . ”).

⁸ U.N. Int'l Trade L. Comm'n, *Draft Resolution: United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents*, art. 3(1), U.N. Doc. A/C.6/80/L.8 (Oct. 29, 2025).

⁹ U.N. Doc. A/CN.9/WG.VI/WP.118, *supra* note 7, ¶ 42.

¹⁰ *Id.* ¶ 45.

¹¹ *Id.* ¶ 50.

¹² *Id.* ¶ 51.

¹³ U.N. Doc. A/C.6/80/L.8, *supra* note 8, art. 3(4).

¹⁴ U.N. Doc. A/CN.9/WG.VI/WP.118, *supra* note 9, ¶ 55.

六、NCD 應記載事項

NCD 亦須符合該公約所規定的完整資訊要求。公約第四條第一項第 (a) 款至第 (j) 款所列事項均為強制記載內容，包括運送人及託運人的名稱與地址、貨物的一般性質與狀態、運送人收受貨物的地點與日期、NCD 簽發的地點與日期、交貨地點等¹⁵。應注意的是，該等強制性內容的欠缺，並不會自動導致單據無效，亦不影響其作為 NCD 的法律效力，但前提是該單據仍符合第二條第五項所規定的定義¹⁶。這是因為，可轉讓性並非取決於細節的完整，而係在於其是否賦予持有人相關權利，留有此種彈性能確保國際貿易與運輸不致因為輕微的文書疏漏而中斷¹⁷。而第四條第二項所列之內容均屬於非強制記載事項¹⁸。這些要素可由交易各方斟酌列入，以提供其各自營運或法律所需之資訊¹⁹。

七、NCD 之效力

NCD 的法律效力類似於提單，NCD 持單人取得在目的地提領貨物、處分貨物與對運送人索賠的權利²⁰。然而，NCD 並不規範運送契約或各方對貨物毀損滅失之責任。該公約明確規定，NCD 並不改變運送人、託運人與受貨人在相關國際公約或國內法下，依運送契約所負擔的義務與責任²¹。

貳、NCD 之預期效益

NCD 所建立之新法律架構，不僅改善物流產業的交易制度與運作效能，更為多式聯運的各方關係人，提供了更為完整之法律保障。

一、促進貿易便捷化

透過建立適用於各類運輸方式之可轉讓運送單據統一規則，交易各方得以受益於單一標準化文件所帶來之制度效益。這套規則不僅能簡化全球貿易流程、減輕行政作業負擔，更可強化營運效能並降低內陸運輸成本，進而落實真正的門到門無縫運送。

二、提高法律明確性

¹⁵ U.N. Doc. A/C.6/80/L.8, *supra* note 8, art. 4(1).

¹⁶ *Id.* art. 5(1).

¹⁷ U.N. Doc. A/CN.9/WG.VI/WP.118, *supra* note 9, ¶ 91.

¹⁸ U.N. Doc. A/C.6/80/L.8, *supra* note 8, art. 4(2).

¹⁹ U.N. Doc. A/CN.9/WG.VI/WP.118, *supra* note 9, ¶ 62.

²⁰ U.N. Doc. A/C.6/80/L.8, *supra* note 8, arts. 7(1), 7(2).

²¹ *Id.* arts. 1(2), 1(3).

該公約對 NCD 之效力、NCD 持單人所享有的權利與義務設下明確規範。此舉有助於促進 NCD 的廣泛採用，並使交易各方得以參與運送中貨物的買賣，充分利用全球供應鏈所帶來的營運效益。亦將鼓勵金融機構、銀行及其他利害關係人接受此類文件作為擔保，從而增加貿易融資的可得性並促進貨物交易，進而推動國際貿易的增長²²。值得注意的是，本公約並未更動現行國際間關於貨物損害賠償的規範，而讓運送人、託運人與承攬運送人在責任歸屬與權利行使上不受影響，維持法律穩定性。

三、數位轉型

以電子格式簽發之 NCD 可提升資料可靠性及營運效率，並支持物流領域端對端的數位化及創新²³。將數位 NCD 整合進現有物流運輸，將使託運人與運送人受益於更快速的文件換、降低對紙本流程的依賴以及提升資料準確性，更能大幅縮短貿易文件的往返時間，使託運人能根據市場動態即時處置貨物，從而更靈活地因應市場變動。

參、結論

綜上所述，《聯合國可轉讓貨物單據公約》建立了適用於單一與多式聯運之 NCD 法律架構，提升了跨境貨物運送與交易過程中的法律明確性與可預測性，使貨物得於運送途中更有效率地進行移轉，亦有助於促進無縫門到門運送及國際貿易便捷化。尤其在電子可轉讓貨物單據的制度設計下，更進一步推動物流產業之數位轉型與供應鏈效率提升，對未來全球多式聯運及貿易融資實務具有重要發展意義。

²² U.N. Doc. A/C.6/80/L.8, *supra* note 8, at 2 (“[C]ertainty with regard to the legal effect of negotiable cargo documents, as well as the rights, obligations and liability of the holder, will encourage the acceptance of such documents by banks, financial institutions, and other stakeholders, thereby fostering international trade and contributing to economic growth . . .”).

²³ *Id.* (“Acknowledging that digital transformation in international trade depends on reliable systems and data, which in turn can enhance operational efficiency and support end-to-end digitalization . . .”).