



新版信用狀統一慣例 - UCP600

第十七條至第二十一條條文內容重點介紹

華銀國際金融部 王順諒

第十七條正本單據及副本 (Original Documents and Copies)

本條文乃為抵消英國法庭「Glencore Case」判例的衝擊而訂定。英國法庭依據UCP500第20條c項(i)款之“未經標示為正本之單據，銀行將視為副本”而判定手簽文件未加蓋“ORIGINAL”章為副本。因此，UCP600為了聲明並非一定要加蓋“ORIGINAL”章才是正本，乃新訂第17條，明確定義何謂正本單據。

- 一、本條文相當於原UCP500第20條b項及c項(i)款，再納入ISBP第32條，第33條c項以及ICC DOC 470/871之觀念而形成。
- 二、a項係新增，言明信用狀規定之每一種單據至少須提示一份正本 (ISBP para.32)。然而，如果L/C要求副本，提示副本就可以。
- 三、b項係新增，定義何謂正本單據。「除單據本身表明其非正本外，載有單據簽發人之明顯原始簽字、標

記、圖章或標籤之任何單據，銀行應認其為正本。」亦即，一份單據如果有簽發人的原始簽字(不論是否為手簽)、標記(例如鋼印)、圖章(例如商會的用印)或標籤(例如SGS的貼紙)，原則上即可視為正本。但若單據載有簽發人之原始簽字，卻又表明其非正本，則視為副本。

四、c項係新增，定義正本單據具有的性质。具有下列性質之單據，銀行亦將視為正本而予接受：

- (1)單據是由單據簽發人親手書寫、打字、打孔或蓋章；或
- (2)單據是製作在單據簽發人之原始用箋上，亦即，電腦裡的資料如果列印在公司用紙上，該單據就視為正本。
- (3)單據敘明其為正本，除非該正本性質的聲明顯示不適用於所提之單據，亦即，若有非正本性質之聲明，則該單據即視為副本。例如有些單據表面上看似正本，但卻註明“另一份相同要旨之單據方屬正本”，有此表示的單



據，也只能算是副本。

五、d項係新增，敘明即使L/C要求副本單據，若以正本代替副本單據提示，也可接受(ISBP para.33c)。

第十八條商業發票(Commercial Invoice)

- 一、本條文相當於原UCP500第37條，納入ISBP第64條之觀念而形成。
- 二、刪除原UCP500第37條a項(i)款中的“on their face”。UCP500中各條文內的這一句皆已刪除，以免誤導只須審核文件之“正面”只保留於UCP600第14條a項中。
- 三、a項(iii)款係新增，規定商業發票的幣別須與L/C要求的幣別一致(ISBP para.64)。例如，L/C規定金額為USD200,000.00，商業發票金額就須作USD200,000.00，如果非得顯示台幣不可，就須作成USD200,000.00 (Equivalent of NTD6,600,000.00)；如果作成NTD6,600,000.00 (Equivalent of USD200,000.00)，則為瑕疵。
- 四、c項中增加“services or performances”，除了原先的貨物(goods)外，勞務(services)以及履約行為(performances)皆須表明於商業發票中。

第十九條涵蓋至少兩種不同運送方式之

運送單據 (Transport Document Covering at Least Two Different Modes of Transport)

熟悉UCP500的同仁可能會有個疑問？在UCP500中最重要、最先講到的運送單據是海運提單，為何UCP600中卻先提到涵蓋至少兩種不同運送方式之運送單據？這是因為隨著運輸工具的發達，複合式運送方式是目前運輸界最普遍的運送方式，為了彰顯實務需求，因此UCP600將此種運送單據放在第19條，而原本的海運提單(Marine/Ocean Bills of Lading)放在第20條，而且直接標明為提單(Bill of Lading)。

- 一、本條文相當於原UCP500第26條，納入ISBP第121條、第123條b項、第125條及第131條之觀念而形成。
- 二、新舊條文比較結果，發現UCP600刪除以下幾點：
 - (一)刪除原UCP500第26條a項中的“ If a credit calls for bank will, unless otherwise stipulated in the credit ”，因為UCP600規範的對象不僅限於銀行，為避免由銀行角度訂定規則，因而採用較中性之敘述。
 - (二)刪除原UCP500第26條a項(i)款中的“on their face”，此用語僅保留於第14條a項的審單標準中；刪除Multimodal



Transport Operator(MTO) ”, 因為實務上, 複合式運送單據皆以運送人(carrier)、船長(master)或其代理人(agent)之身份簽發, 複合運送人(MTO)只是分類上的名稱, 為符合實際情形, 故刪去。此外, 刪除“authenticated”此不明確的字眼。

(三) 刪除原UCP500第26條a項(vi)款中的“no indication that the carrying vessel is propelled by sail only”, 因為目前風帆推動之船舶只見於比賽、休閒或展覽中, 運輸界已不使用此種船舶, 故無限制之必要。

(四) 刪除原UCP500第26條a項(vii)款中的“in all other respects meets the stipulations of the credit”, 因為即使沒有此句, 單據亦必須符合L/C之規定, 贅語的刪除是UCP600較UCP500簡潔之處。

除了第(2)點的“Multimodal Transport Operator (MTO)”外, 上述四點刪除處是UCP600中有關海上運輸之運送單據第19條、第20條、第21條、第22條的共同點。

三、a項係表明涵蓋至少兩種不同運送方式之運送單據, 除了複合式(multimodal)運送單據外, 也包含聯合(combined)運送單據(ISBP

para.121)。

四、a頁(i)款係規範涵蓋至少兩種不同運送方式之運送單據的簽發人, 明定何人有權簽發此種運送單據? 如何簽發? 與UCP500第26條a項(i)款一樣, 運送人(carrier)、運送人的標名代理人(named agent of carrier)、船長(master)以及船長的標名代理人(named agent of master)可以簽發, 簽發時, 須表明運送人的名稱, 如果由代理人簽發, 則須表示代理或代表運送人或者代理或代表船長簽發。與UCP500第26條a項(i)款之差異在於:

(一)UCP500中由複合運送人(MTO)簽發運送單據的方式被刪除了。

(二)取消表明船長姓名之規定(ISBP para.123b)。如果由船長(carrier)、船長標名代理人(named agent of master)簽發時, 無須表明船長的姓名。這是因為, 船長只是船公司僱用之專業人士, 其本身之財力未必足以提供託運人擔保之能力, 而且其並無提供擔保之責任, 因此不須標明。例如。

UCP600:
ABC CO.,LTD
AS AGENT FOR
THE MASTER

UCP500:
ABC CO., LTD
AS AGENT FOR
THE MASTER,
XXX



五、a項(ii)款係表明貨物裝載的方式。貨物裝載的方式，可以用印定措辭的方式，也可以用圖章(stamp)或註記(notation)的方式。如果以印定措辭表示裝載的方式，則簽發日期視為發送、接管或裝船之日期及裝運日期，但若有以圖章或註記方式表示，則該日期視為裝運日期。亦即，運送單據同時有簽發日期及圖章或註記上的裝運日期時，則以圖章或註記上的裝運日期為裝運日期(ISBP para. 125)。此段與UCP500之內容並無差異，只是多增加註記(notation)之方式。

六、a項(iii)款及a項(iii)a款係規定運送單據必須表示出L/C敘明的運送地點，只要表明L/C敘明的運送地點，即使運送單據多記載其它地點，不論是內陸地或港口或機場，該單據皆可接受，此段與UCP500只是文字敘述不同，內容並無差異。此外，SWIFT總部為配合表明L/C要求的是港口或內陸地點，特別在MT700、MT705、MT710及MT720上重新定義44A欄及44B欄，並增加44E欄及44F欄。2006年11月18日以前44A欄可能指裝載港、起運機場，也可能指接管地等內陸地，44B欄可能指卸貨港、目的地機場，也可能指最終目的地等內陸地。但在2006年11月18日以後，44A欄指的是接管地

等內陸地，44B欄指的是最終目的地等內陸地，而44E欄單指裝載港或起運機場，44F欄單指卸貨港或目的地機場。如果L/C要求海運之提單或航空運送單據，則L/C須指明44E欄及44F欄，如果L/C要求涵蓋至少兩種不同運送方式之運送單據，則L/C至少須指明44A欄及44B欄，若運送過程中之運送方式涉及海運或空運，也可以再指明44E欄及44F欄。

七、b項係為新增，係說明涵蓋至少兩種不同運送方式之運送單據下的轉運定義。在UCP500第26條中並未就複合運送方式的轉運作定義，不管是第23條第b項或第24條第b項皆指貨物在同一運輸工具的卸下及重裝，但此種運送單據本質上就涵蓋兩種以上不同之運輸方式，不同之運輸工具，所以UCP600特別為此加入轉運之定義。此轉運定義的重點在於“無論是否為不同之運送方式”，只要貨物從一運輸工具卸下再重裝至另一運輸工具，即稱為轉運。也就是說，不論是船轉船，船轉卡車，卡車轉卡車或是飛機轉飛機，均稱為轉運。但因此種運送單據本質上就涉及轉運，所以，即使L/C規定禁止轉運，其禁轉無效(ISBP para.131)。

第二十條提單(Bill of Lading)

一、本條文相當於原UCP500第23條，



納入 ISBP 第 76 條 (b) 款及第 78 條之觀念而成。

二、新舊條文比較結果，發現 UCP600 刪除以下幾點：

(一) 刪除原 UCP 500 第 23 條的 “Marine/Ocean”。UCP500 第 23 條中提到 “however named”，不管提單的名稱為何，只要符合第 23 條的規定即可接受。因此 UCP600 刪除 “Marine/Ocean”，直接將此運送單據言明為提單。

(二) 刪除原 UCP500 第 23 條 a 項中的 “port -to- port”，“If a credit calls for bank will, unless otherwise stipulated in the credit”，因為 UCP600 規範的對象不僅限於銀行，為避免由銀行角度訂定規則，因而採用較中性之敘述。

(三) 刪除原 UCP500 第 23 條 a 項 (i) 款中的 “on their face”，此用語僅保留於第 14 條 a 項的審單標準中。另外，也刪除 “authenti-cated” 此不明確的字眼。

(四) 刪除原 UCP500 第 23 條 a 項 (vi) 款中的 “no indication that the carrying vessel is propelled by sail only”，因為目前風帆推動之船舶只見於

比賽、休閒或展覽中，運輸界已不使用此種船舶，故無限制之必要。

(五) 刪除原 UCP500 第 23 條 a 項 (vii) 款中的 “in all other respects meets the stipulations of the credit”，因為即使沒有此句，大家也知道單據必須符合 L/C 之規定，贅語的刪除是 UCP600 較 UCP500 簡潔之處。

三、a 項 (i) 款係規範提單的簽發人，明定何人有權簽發提單？如何簽發？與 UCP500 第 23 條 a 項 (i) 款一樣，運送人 (carrier)、運送人的標名代理人 (named agent of carrier)、船長 (master) 以及船長的標名代理人 (named agent of master) 可以簽發提單，簽發時，須表明運送人的名稱，如果由代理人簽發，則須表示代理或代表運送人或者代理或代表船長簽發。唯一不同的是，取消敘明船長姓名之規定，不必再表明船長之姓名 (ISBP para. 76b)。

四、a 項 (ii) 款係表明貨物裝載的方式。貨物裝載的方式，可以用印定措辭的方式，也可以用裝載註記 (on board notation) 的方式。如果以印定措辭表示裝載的方式，也就是所謂的裝運提單 (shipped B/L)，則簽發日期視為裝運日期，但若有以裝載註記方式表示，不論是在所謂的裝運提單 (shipped



B/L) 或備運提單 (received B/L) 上, 則裝載註記敘明之日期視為裝運日期。也就是說, 運送單據同時有簽發日期及裝載註記的裝運日期時, 則以裝載註記的裝運日為裝運日期 (ISBP para. 78)。

UCP500中並未明確表明shipped B/L下, 若同時有簽發日期和裝運日期時, 如何判定裝運日期, 因此造成困擾, 爾後才於ISBP第78條中加以闡述此一觀念。

五、a項(iii)款與UCP500差異較大, 係規定若未於提單上「port of loading」之欄位顯示L/C所規定

的裝載港或顯示出「intended port of loading」等類似用語, 則須加註裝載註記 (on board notation), 註記內容包括「L/C規定之裝運港」、「裝運日期」及「船舶名稱」等三項。亦即, 只要B/L上未明確表示出L/C規定的裝載港 (port of loading), 就必須作上述三項之裝載註記。反過來說, 只要B/L已明確表示出L/C規定的裝載港, 即使有不同之收貨地 (place of receipt), 亦不須作裝載註記。例如: L/C要求裝載港 (port of loading) 為鹿特

Pre-carriage by Vessel	Place of receipt (收貨地) Hamburg
Ocean Vessel / Voy. no. May Flower	Port of loading (裝載港) Rotterdam
Port of discharge (卸貨港) Kaohsiung	Place of final destination (最終目的地) Keelung

丹, 提示之提單部份內容如下:

(一) 如received B/L上顯示收貨地是漢堡 (Hamburg), 裝載港是鹿特丹 (Rotterdam), 依UCP500之規定, 裝載港與收貨地不同, received B/L須作裝載註記, 註記裝載港為鹿特丹, 裝運日期, 船舶名稱為五月花 (May Flower); 但依UCP600之規定, 則不須作裝載註記。

(二) received B/L上顯示「intended port of loading」等類似用語, 依UCP500之規定, received B/L上僅須註記裝載港是鹿特丹及裝運日期等二項; 但依UCP600之規定, received B/L上須註記裝載港為鹿特丹, 裝運日期, 船舶名稱為五月花 (May Flower) 等三項。



第二十一條不可轉讓海運貨單 (Non-Negotiable Sea Waybill)

不可轉讓海運貨單的內容與第二十條提單完全一樣，只是兩者性質不同，差異如下：(一)不可轉讓海運貨單不是有價證券，不是物權證券，只是運送契約的證明、貨物的收據，只要確認提貨人的身份，不必提示正本，即可提貨，此為實務上所謂的認人不認單；而提單不只是運送契約的證明、貨物的收據，而且是有價證券、物權證券，必須提示正本，才可提貨，即實務上所謂的認單不認人。(二)不可轉讓海運貨單不可背書轉讓，所以，不可轉讓海運貨單上只有“consigned to XXX”而無“to order of shipper”之情形；而提單可以作“to order”或“to order of shipper”再背書轉讓給進口商。

一、本條文相當於原UCP500第24條。

二、新舊條文比較結果，發現UCP600刪除以下幾點：

(一)刪除原UCP500第24條a項中的“port -to- port”，“If a credit calls for bank will, unless otherwise stipulated in the credit”，因為UCP600規範的對象不僅限於銀行，為避免由銀行角度訂定規則，而採用較中性之敘述。

(二)刪除原UCP500第24條a項(i)

款中的“on their face”，此用語僅保留於第14條a項的審單標準中。另外，也刪除“authenticated”此不明確的字眼。

(三)刪除原UCP500第24條a項(vi)款中的“no indication that the carrying vessel is propelled by sail only”，因為目前風帆推動之船舶只見於比賽、休閒或展覽中，運輸界已不使用此種船舶，故無限制之必要。

(四)刪除原UCP500第24條a項(vii)款中的“in all other respects meets the stipulations of the credit”，因為即使沒有此句，大家也知道單據必須符合L/C之規定，贅語的刪除是UCP600較UCP500簡潔之處。

三、a項(i)款係規範不可轉讓海運貨單的簽發人，明定何人有權簽發提單？如何簽發？與UCP500第24條a(i)款一樣，運送人(carrier)、運送人的標名代理人(named agent of carrier)、船長(master)以及船長的標名代理人(named agent of master)可以簽發不可轉讓海運貨單，簽發時，須表明運送人的名稱，如果由代理人簽發，則須表示代理或代表運送人或者代理或代表船長簽發。唯一不同的是，取消敘明



船長姓名之規定，不必再表明船長之姓名。

四、a項(ii)款係表明貨物裝載的方式。貨物裝載的方式，可以用印定措辭的方式，也可以用裝載註記(on board notation)的方式。如果以印定措辭表示裝載的方式，也就是所謂的 shipped S/W，則簽發日期視為裝運日期，但若有以裝載註記方式表示，不論是在所謂的 shipped S/W或 received S/W上，則裝載註記敘明之日期視為裝運日期。也就是說，運送單據同時有簽發日期及裝載註記的裝運日期時，則以裝載註記的裝運日為裝運日期。UCP500中並未明確表明 shipped S/W下，若同時有簽發日期和裝運日期時，如何判定裝運日期，易

造成困擾。

五、a(iii)款與UCP500差異較大，係規定若未於不可轉讓海運貨單上「port of loading」之欄位顯示L/C所規定的裝載港或顯示出「intended port of loading」等類似用語，則須加註裝載註記(on board notation)，註記內容包括「L/C規定之裝運港」、「裝運日期」及「船舶名稱」等三項。亦即，只要S/W上未明確表示出L/C規定的裝載港(port of loading)，就必須作上述三項之裝載註記。反過來說，只要S/W已明確表示出L/C規定的裝載港，即使有不同之收貨地(place of receipt)，亦不須作裝載註記。例如：L/C要求裝載港(port of loading)為鹿特丹，提示之不可轉讓海運貨單

Pre-carriage by Vessel	Place of receipt (收貨地) Hamburg
Ocean Vessel / Voy. no. May Flower	Port of loading (裝載港) Rotterdam
Port of discharge (卸貨港) Kaohsiung	Place of final destination(最終目的地) Keelung

部份內容如下：

(一)如received S/W上顯示收貨地是漢堡(Hamburg)，裝載港是鹿特丹(Rotterdam)，依UCP500之規定，裝載港與收貨地不同，received S/W須作裝載註記，註記裝載港為鹿特丹，裝運日期，船舶名稱為五月花(May Flower)；但依UCP600之

規定，則不須作裝載註記。

(二)如received S/W上顯示「intended port of loading」等類似用語，依UCP500之規定，received S/W上僅須註記裝載港是鹿特丹及裝運日期等二項；但依UCP600之規定，received S/W上須註記裝載港為鹿特丹，裝運日期，船舶名稱為五月