



新版信用狀統一慣例 - UCP600

第二十二條至第二十八條 條文內容及修訂重點介紹

華銀國際金融部 羅雅齡

第二十二條 傭船提單

本條文相當於原UCP500第25條，並納入ISBP第106條之規定。

(一)刪除原UCP500第25條a項ii款中的“on its face” “or otherwise authenticated” 及 “authentication” 等不確定用詞。

(二)刪除原UCP500第25條a項第iii款，第vii款及第viii款等內容。

(三)在本條a項i款中，新增有權簽發人：

“the charterer or a named agent for or on behalf of the charterer”

(傭船人或代替或代表傭船人之標名代理人)

此條款是為因應運輸實務需求而新增的。

(四)在本條a項i款之內容中，取消表明船長姓名之規定。

亦即，代理人代替或代表船長簽署時，不須打出船長名稱。

根據本條文a項i款中之內容：

代理人之任何簽字須表明其係代替或代表船長 (Master)，船東 (Owner) 或傭船人 (Charterer) 簽署

代理人代替或代表船東或傭船人簽署者，須表明船東或傭船人之名稱 (姓名)

由上述對照比較可得知，代理人代替或代理船長 (Master) 簽字時不須表明船長名稱 (姓名)，舉例如下：

1) ABC SHIPPING CO.

X X X

AS AGENT FOR OWNER 王建民
... 須打出船東名稱

2) ABC SHIPPING CO.

X X X

AS AGENT FOR CHARTERER 王建民
... 須打出傭船人名稱

3) ABC SHIPPING CO.

X X X

AS AGENT FOR MASTER
... 不須打出船長名稱



(五)本條a項iii款為新增，它是將原UCP500 Art. 25 a (v) 之內容依ISBP paragraph 106之規定而改寫。其主要是配合運輸實務的需求，對傭船提單之「卸貨港」作一個新的規定。

依據本條a(iii)內規定：

The port of discharge may also be shown as a range of ports or a geographical area, as stated in the credit.

它是指“表明自信用狀所敘明之裝運港至卸貨港之運送，卸貨港亦得以信用狀敘明之港口範圍或地理區域顯示”。由此可知，傭船提單上之卸貨港可顯示信用狀規定的“港口範圍”或“地理位置”，而不一定要打出一個實際的港口名稱。例如：信用狀上規定卸貨港Field 44F:European port，在傭船提單之卸貨港欄位顯示PORT OF DISCHARGE: European port是可接受的，而不須一定要打出實際港口PORT OF DISCHARGE: Rotterdam。此項規定與其他運送單據是完全不同的。

第二十三條 航空運送單據

本條文相當於原UCP500第27條。

(一)刪除原UCP500第27條a項i款中的“or otherwise authenticated”之不確定用詞。

(二)將UCP500第27條a項i款中“Any signature or authentication of the carrier must be identified as carrier.”改為UCP600第23條a項i款中的“Any signature by the carrier or agent must be identified as that of the carrier or agent.”

(三)刪除原UCP500第27條a項vii款之內容。

(四)本條a項iii款係對裝運日期的認定有新的規定。

根據UCP600 Art. 23 a項第iii款規定：

indicate the date of issuance. This date will be deemed to be the date of shipment unless the air transport document contains a specific notation of the actual date of shipment, in which case the date stated in



the notation will be deemed to be the date of shipment.

表明簽發日期，此簽發日期將視為裝運日期，除非航空運送單據有實際裝運日期之特別註記，此時，此註記日期將視為裝運日期。

對應UCP500之規定：簽發日期將視為裝運日期，但信用狀要求實際發送日期時，表明該日期之特殊註記，視為裝運日期。

由此可知，在UCP500中規定“信用狀要求”於航空運送單據上表明實際發送日期之特別註記，此註記日期才視為裝運日期。（信用狀要規定）

但於UCP600中規定，航空運送單據上，“有實際裝運日期之特別註記”時，此註記日期視為裝運日期。（信用狀不須規定）

舉例來說：若信用狀未要求實際發送日期時，空運單據上同時出現：

- (1) 簽發日
- (2) 特殊註記表示實際裝運日
在UCP500中，應以1)簽發日為裝

運日期

在UCP600中，應以2)特殊註記表示之實際裝運日為裝運日期

因此，在UCP600中只要航空運送單據上有特殊註記表示實際運送日期，不論信用狀是否要求此註記日期，此註記日期將視為裝運日期。

- (五)本條a項iii款亦規定，“顯示於航空運送單據有關飛行班次及日期之任何其他資料，將不作為判定裝運日期之用。”

上述內容刪除原UCP500第27條a項iii款中(marked “ For Carrier Use Only” or similar expression)等字眼。

第二十四條 公路、鐵路或內陸水路運送單據

本條文相當於原UCP500第28條。

- (一)刪除原UCP500第28條a項i款中的“on its face”。並刪除“or otherwise authenticated”之不確定用詞。
- (二)刪除原UCP500第28條a項iv款之內容。
- (三)本條a項i款中，新增運送人對於收受貨物表示方式：



根據UCP600 art.24 a項第i款規定：

運送人或代替或代表運送人之標名代理人以簽字(Signature)，圖章(Stamp)或註記(notation)方式收受。

而UCP500中，只有收受圖章或其他收受表示。

(四)本條a項ii款中，新增對「裝運日期」認定方式：

根據UCP600 Aar24 a項第ii款規定：

除非運送單據上有

(1)dated reception stamp

(收受日期之圖章)或

(2)the date of receipt

(收受日期)或

(3)a date of shipment

(裝運日期)

否則簽發日將視為裝運日期。

而UCP500中規定，除非有加註日期之收受圖章(the date of the reception stamp)，簽發日將視為裝運日期。

因此在UCP600中多了兩個判斷標準。

(五)在本條文中新增了下列條款：

1.本條a項i款中規定：

若鐵路運送單據未表明運送

人，則鐵路公司於單據上之簽字或圖章將被視為係運送人簽署單據之證明而接受。

2.本條b項i款中規定：

公路運送單據須顯示係給發貨人聯(For consignor)或託運人聯(For shipper)之正本，或未載有標示表明單據係為何者製作。

因此，以公路運送單據提示押匯時，只能提示上述三項其中之一來辦理押匯。

在此，亦將航空運送單據在提示押匯時應以那一聯來提示作一個提醒，航空運送單據應以發貨人聯(For consignor)或託運人聯(For shipper)提示押匯，否則將造成瑕疵。由此可知，除了此二者外，是不能提示押匯的。所以若航空運送單據以受貨人聯(For consignee)押匯將構成瑕疵，甚至將會被拒付，提醒審單人員須特別留意。

3.本條b項ii款中規定：

鐵路運送單據標示第二聯(duplicate)，將視為正本而予接受。



(六)本條d項是就鐵路或內陸水路運送單據對轉運的定義做了一個新的解釋：

根據本條文d項之內容：

本條所稱之轉運，意指自信用狀敘明之裝運地，發送地或運送地至目的地之運送中，在同一運送方式下 (within the same mode of transport)，從一運輸工具之卸下再重裝至另一運輸工具之行為。

對應於UCP500中規定“in different modes of transport”，以不同(個別)之運送方式，從一運輸工具至另一種(同種另一)運輸工具之卸下及重裝。

由此可知，在UCP600中明確強調在“同一種”運送方式下的卸下及重裝即為轉運。

第二十五條 快遞收據、郵政收據及投郵證明

本條文相當於原UCP500第29條及第33條b項。基本上並無改變，僅用語上較為簡潔。且UCP600規定貨物須於信用狀敘明之裝運地加蓋圖章或簽署

並註明收受日期，也就是強調須明確顯示貨物收受備運。

(一)刪除原UCP500第29條a項i款中的“on its face”。

(二)刪除原UCP500第29條a項ii款及b項iii款之內容。

(三)根據本條a項內容可知，證明貨物收受待運之快遞收據，不論其名稱為何，須顯示表明快遞業者之名稱，並由該標名之快遞業者於信用狀敘明之“貨物裝運地加蓋圖章或簽署”且以“表明收受之日期為裝運日期”。

上述內容刪除原UCP500 Art.29 (b)中之“快捷業”名詞，且UCP500是以“加蓋圖章簽署或其他方式確認”並以“表明收受之日期為裝運日期或發送日期”。

(四)根據本條c項內容可知，證明貨物收受待運之郵政收據或投郵明，不論其名稱為何，須顯示於信用狀敘明之“貨物裝運地加蓋圖章或簽署”，並“註明日期，此日期即為裝運日期”。

UCP500Art.29(a)則是“貨物裝運地或發送地加蓋圖章或其他方式驗證並註明日期者，該日期將視為裝運或發送日期”。



(五)本條b項係由原UCP500第33條b項之內容濃縮而來。

要求快遞費用待付(to be paid)或預付(prepaid)，須以快遞業者所簽發證明快遞費用由受貨人以外之人負擔之運送單據即可。

上述“待付(to be paid)”之規定主要是基於快遞收費實務的需求，因託運人常與快遞業者以月結方式結帳(尤其在歐洲)，所以快遞費用會有to be paid的情形產生。

因此當快遞費用規定須to be paid 或prepaid時，只要不是由consignee來負擔即可。

第二十六條 “甲板上”，“託運人自行裝貨點數”，“據託運人稱內裝”及運費以外之費用

本條文相當於原UCP500第31條及第33條d項之內容而來，其規定與UCP500並無差異，僅用語上較為簡潔。

第二十七條 清潔運送單據

本條文相當於原UCP500第32條，

它對清潔運送單據之規定有更明確的措辭，並且納入ISBP第91條之規定。

(一)刪除原UCP500第32條c項之內容。

(二)根據UCP600 Art.27之規定，銀行僅接受(Bank will only accept)清潔運送單據。

在UCP500中則規定，銀行將不接受(Bank will not accept)不潔運送單據。

由上述比較可知，UCP600 在用詞上改以“Bank will only accept”來表示，此為UCP600中唯一以「Bank will accept」措辭之條款，以強調「不潔提單」於銀行實務中之不可接受性。

(三)本條納入ISBP paragraph 91而新增下述內容：

即使信用狀要求清潔且已裝載(clean on board)之運送單據，此“清潔”(clean)字樣無須(need not)示於運送單據上。

第二十八條 保險單據及承保範圍

本條文相當於原UCP500第34-36條及ISBP第188條。

此條文中不僅有新增之內容，亦將



UCP500第34-36條之規定彙集至本條文中。

(一)a項中，新增保險單據之簽發人“proxy”。

“proxy”，這個字也是代理人的意思，在歐洲地區較常用到此字，於是在UCP600中將其納入。

(二)a項中，新增下述內容：

代理人(an agent or proxy)之任何簽字須表明代理人是否已代替或代表保險公司或保險人簽署。

對於由Agent 或proxy簽發之保單，除非保單上已明示保險公司或保險人名稱，否則應標示其所代理保險公司或保險人之名稱

ex: As agent for insurance
company xxxxxxx

(三)e項係將原UCP500第34條e項內容濃縮而來：

除保險單據顯示其承保自不遲於裝運日之當日起生效外，保險單據日期須不遲於裝運日期。

例如：B/L之on board date為
Mar. 10, 2007,

而保單上顯示：

1 ISSUED ON Mar. 10, 2007或

2 ISSUED ON Mar. 12, 2007但

EFFECTIVE DATE : Mar.10, 2007

皆符合本項規定

(四)f項iii款為新增。它是將ISBP paragraph 188納入UCP600之內容。

保險單據須表明所承保之危險至少涵蓋自信用狀所敘明之接管地或裝運地與卸貨地或最終目的地之範圍。

也就是保險單據所承保的風險，須涵蓋信用狀上所敘明之範圍

(五)i項內容為新增。

保險單據得包含任何不承保條款之附註。

根據2005年1月國際商會對保單之除外不保條款之意見(470/TA、576 rev、470/TA 577 rev)，All risks 可包含除外不保條款，而I.C.C.(A)則不得直接加註除外不保條款，例如：

(ICC(A)excluding xxx)。

在UCP600中則對保單之排除條款大幅放寬，將其全面開放可加註除外不保條款。