

UCP 600運送條款之新規定
及其影響
——以第19條至第22條為中心

張新平

目次

- 壹. 前言
- 貳. UCP 600 運送條款之新規定
- 參. UCP 600 運送條款新規定
所產生之影響
- 肆. 結論

壹. 前言

- 2007年7月1日 ICC正式推出其所修訂之最新版本信用狀統一慣例，通稱為UCP 600。
- UCP 600之運送條款包括多式運送、海運、航空運送、公路鐵路內陸水路運送、快遞郵政等共七類。
- 對我國及大部份國家而言，海運仍為最主要的國際貿易運送方式，本文遂以UCP 600中涉及海運的第19條之涵蓋至少兩種不同運送方式之運送單據、第20條之提單、第21條之不可轉讓海上貨運單、以及第22條之傭船提單為探討重心。



- **貳. UCP 600運送條款之新規定**

貳. UCP 600運送條款之新規定

- UCP 500:運送條款有8大類。
- UCP 600:運送條款只有7大類。

貳. UCP 600 運送條款之新規定

- 一. 刪除「承攬運送人簽發運送單據」規定
- UCP 500 : Art.30 規定承攬運送人簽發運送單據。
- UCP 600: 刪除承攬運送人簽發運送單據之規定。

貳. UCP 600運送條款之新規定

- 二. 不再使用「表面顯示」字樣
- UCP 500：e.g.Art.23(a)(1)規定：「就其表面顯示 (on its face)已表明運送人名稱且業經下列人員簽署或以其他方式確認者。」
- UCP 600：刪除「表面顯示」字樣，改由Art.14(a)予以統一規定：「依指定而行事之指定銀行，保兌銀行，如有者，及開狀銀行須僅以單據為本，審查提示藉以決定單據就表面顯示是否構成符合之提示。」

貳. UCP 600運送條款之新規定

- 三. 刪除「或以其他方式確認」之規定
- UCP 500：譬如第23條第a項第1款規定：「就其表面顯示已表明運送人名稱且業經下列人員簽署或其他方式確認者。」
- UCP 600：刪除「或以其他方式確認」字樣，但並非表示運送單據僅能採用簽名方式，因為第3條第3項規定簽署單據之方式為：「單據得以手寫、複製簽字、打孔式簽字、圖章、符號或以任何其他機械或電子之確認方式簽署。」

貳. UCP 600 運送條款之新規定

- 四. 以統一方式規範運送單據之簽署
- UCP 600 以一致之方式要求運送單據上必須記載運送人名稱(傭船提單除外)、簽發人之身分、代理關係以及被代理之本人等。

貳. UCP 600運送條款之新規定

● 五. 無須披露船長名稱

- 因為：
- 船長財力尚不足對貨方負責，且各國海商法殆未要求船長負擔保之責，因此船長姓名無須披露。
- 在代理人代船長在簽發運送單據時，對於船長姓名並無所悉，所以船長之姓名亦無須記載。

貳. UCP 600運送條款之新規定

- 六. 刪除「除信用狀另有規定外」之字樣
- UCP 500：譬如Art.23(a)：「如信用狀要求港對港提單，除信用狀另有規定外，銀行將接受下列性質之單據，而不論其名稱為何。」
- UCP 600：刪除「除信用狀另有規定外」之文字，因為第1條後段業已作原則性規定：「除信用狀明示修改或排除外，本慣例拘束有關各方。」

貳. UCP 600運送條款之新規定

- 七. 刪除以風帆推動之船舶的消極規定
- UCP 500：排除以風帆推動之船舶的適用，堪稱正確。
- UCP 600：就航運實務而言，以風帆推動之船舶僅於運動休閒或比賽時使用，並不存在於國際貿易海運中，故無須多此一舉，逕將風帆推動之船舶的消極規定予以刪除。

貳. UCP 600運送條款之新規定

- 八. 刪除「其他事項悉依信用狀之規定」之字樣
- UCP 500：譬如Art.25(a)(8)：「如信用狀要求或允許傭船提單，除信用狀另有規定外，銀行將接受下列性質之單據而不論其名稱為何：…8.其他事項悉依信用狀之規定。」
- 在UCP 600：刪除「其他事項悉依信用狀之規定」，因為第2條已規定：「符合之提示，意指依照信用狀條款、本慣例相關之規定及國際標準銀行實務所為之提示。」

貳. UCP 600 運送條款之新規定

- 九. 增列「信用狀敘明之地點」或「信用狀敘明之裝卸載港」之規定
- UCP 600：譬如Art.20(a)(3)：「表明信用狀敘明自裝載港至卸貨港之運送。」增列之目的，係使銀行在審單時，由運送單據之記載，得以確定貨物業已在信用狀所敘明之地點或裝載港予以接收、發送或裝運。

貳. UCP 600運送條款之新規定

- 十. 更清楚規範「轉運」之相關權義²⁻¹
- UCP 500已予規範，譬如Art.26(b)：「縱使信用狀禁止轉運，銀行將接受顯示將轉運或得轉運之多式運送單據，但以運送全程係由同一多式運送單據涵蓋者為條件。」。但對轉運之定義則付之闕如。

貳. UCP 600運送條款之新規定

- 十. 更清楚規範「轉運」之相關權義²⁻²
- UCP 600: 譬如Art.19(b)及(c): 「b.本條所稱之轉運，意指自信用狀敘明之發送地、接管地或裝運地至最終目的地之運送中，自一運輸工具卸下再重裝至另一運輸工具之行為(不論是否為不同之運送方式)。c.1.運送單據得表明貨物將轉運或可能轉運，但以運送全程係由同一運送單據所涵蓋者為條件。2.即使信用狀禁止轉運，表明將轉運或可能發生轉運之運送單據，可以接受。」

貳. UCP 600運送條款之新規定

- 十一.刪除運費應付/預付之運送單據之規定
- UCP 500：Art.33規定運費應付/預付之運送單據。
- UCP 600：將上述規定略予修正後，分別規定於 Acts.25.26。

貳. UCP 600 運送條款之新規定

- 十二. 刪除多式運送營運人簽發單據之規定 (2-1)
- UCP 500 : Art.26(a) : 「如信用狀要求涵蓋至少兩種不同運送方式(多式運送)之運送單據，除信用狀另有規定外，銀行將接受下述性質之單據而不論其名稱為何：就其表面顯示表明運送人或多式運送營運人名稱，並業經下列人員簽署或以其他方式確認者…」。

貳. UCP 600 運送條款之新規定

- 十二. 刪除多式運送營運人簽發單據之規定 (2-2)
- UCP 600：刪除由多式營運人簽發單據之規定，因為多式運送單據之簽發者為運送人、船長或其代理人，至於由多式運送營運人簽發單據之情形，實務上甚為罕見。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 一. 多式/聯合提單用語之爭議不復存在
(2-1)
- 1983年之UCP 400：採用「聯合運送單據 (combined transport document)」字樣，因為「聯合運送」一詞係1975年ICC所制定之聯合運送統一規則的官方用字。
- 1993年UCP 500：採用「多式運送單據 (multimodal transport document)」字樣，係因參照1992年ICC所制定之多式運送統一規則中最新用語。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 一. 多式/聯合提單用語之爭議不復存在
(2-2)
- UCP 600：第19條標題改為「涵蓋至少兩種不同運送方式之運送單據」，並於第a項中規定「涵蓋至少兩種不同運送方式之運送單據（即多式或聯合運送單據）…」
ISBP第69條更進一步闡釋：「本文件內所使用『多式運送單據』一詞之所有地方，亦包括聯合運送單據。」
- 因此多式/聯合提單用語爭議弭平。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 二. 多式/聯合運送受到應有之重視 (4-1)
- UCP 500：先行規定海運提單於第23條，再規定多式提單於第26條。
- UCP 600：優先於第19條規定「涵蓋2種以上不同運送方式之運送單據」，其次始於第20條規定港對港運送提單。
- 因為貨櫃運送蔚為風潮，多式運送已成為目前最普及的運送方式。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 二. 多式/聯合運送受到應有之重視 (4-2)
- 然而信用狀運作中，依第20條提示之單據恐仍多於第19條，此乃因為UCP 600運送條款開宗明義均規定：「…不論其名稱為何…」，第14條「…審查提示，藉以決定單據就表面所示是否構成符合之提示。」因此運送單據究係第19條之多式/聯合運送提單，抑或第20條之港對港運送提單，悉依提單表面所示，不可拘泥於其名稱。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 二. 多式/聯合運送受到應有之重視 (4-3)
- 航運公司為適應不同需求，簽發之提單據彈性甚大。依 ISBP 第98條之規定：「雖然信用狀要求之標名裝載港應顯示於提單上裝載港之欄位，但亦得改敘明於標題為“收貨地(place of receipt)”或類似用語之欄位，但以很清楚貨物已由船舶自該收貨地起運，且有裝載註記證明貨物已在“收貨地”或類似用語欄位所敘明之港口裝載於該船舶為要件。」

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

● 二. 多式/聯合運送受到應有之重視 (4-4)

- ISBP既有如上寬鬆之規定，航運公司遂得以第20條之提單來涵蓋港至港運送以及多式運送單據。真正單純屬於第19條之提單者，恐只有FIATA 以及NVOCC所簽發之多式/聯合提單。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 三. 承攬運送人得以自己之名義獨立簽發運送單據 (3-1)
- UCP 400：銀行僅接受承攬運送業者根據FIATA提供之標準格式所簽發之FBL。
- UCP 500：將所有承攬運送人一視同仁，只要該提單表明其係運送人或多式運送營運人或兩者之代理人身分所簽發，均可為銀行接受。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 三. 承攬運送人得以自己之名義獨立簽發運送單據 (3-2)
- UCP 600：將UCP 500第30條規定刪除，但是並非意指承攬運送人不得簽發運送單據，因為第14條第1項規定：「運送單據得由運送人、傭船人以外之任何一方簽發，但該運送單據必須符合本慣例第19、20、21、22、23或24條之各項規定。」
- 換言之，UCP 600更進一步准許承攬運送人得以自己之名義獨立簽發運送單據。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 三. 承攬運送人得以自己之名義獨立簽發運送單據 (3-3)
- 但承攬運送人以代理人身分簽發之house bill of lading、FIATA簽發之FCR以及FCT等文件僅分別為貨運承攬人收據及貨運承攬人證明書，並非表彰貨物所有權之證書，乃是UCP 600運送條款所不適用之單據。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 四. 運送人較不易推諉責任 (3-1)
- 訴訟實務上，簽發提單者常以自己僅為代理人之說詞推諉責任，使貨方無從辨識何者為運送人，致使有關運送人身分(identity of carrier)之爭議在國內外屢見不鮮。
- UCP 600：除傭船提單外，運送條款均要求單據上必須表明運送人之名稱，縱使有代理簽署之情形，亦應清楚表明其身分以及代理之關係，使運送人較不易推諉責任。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 四. 運送人較不易推諉責任 (3-2)
- 有疑義者為，傭船提單是否應記載運送人姓名？
- UCP 500：Art.25(a)(3)規定傭船提單：「表明或未表明運送人名稱」

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

● 四. 運送人較不易推諉責任 (3-3)

- UCP 600 : Art.22(a)刪除「表明或未表明運送人名稱」用語。因為運送人並非簽發提單之人，且傭船契約上業已載明運送人之名稱，因此實務上傭船提單不記載運送人名稱的情形所見多有，只要符合第22條各項之規定，傭船提單即可押匯，與其上是否記載運送人名稱並無關係。UCP 500 Art.25「表明或未表明運送人名稱」之模稜兩可用語，既不能提供相關當事人明確可循之規範，自然以刪除為宜。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 五. 傭船提單上卸貨港之記載較具彈性 (2-1)
- UCP 600：表明自信用狀所敘明之裝載港至卸貨港之運送。卸貨港亦得以信用狀敘明之港口範圍 (range of ports) 或地理區域 (geographical area) 顯示。若信用狀規定裝載港或卸貨港之地理區域或範圍（例如Any European Port），則傭船提單必須表明位在信用狀敘明之地理區域或範圍內之實際裝載港，但亦可以該地理區域 (geographical area) 或範圍的港口 (range of ports) 表示卸貨港。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

● 五. 傭船提單上卸貨港之記載較具彈性 (2-2)

- 這是反應傭船人得重新指定卸貨港之實務，尤其可配合油輪運送之特性，因為石油在運送過程中，迭經轉賣的情形極為常見，因此在運送石油的傭船契約中，傭船人有權在運送過程中重新指定卸貨港，乃事屬當然。
- 否則傭船人可能的需要另行簽發認賠書給運送人，以補償後者可能受到的損失。如果只是一廂情願地在卸貨港的記載上具有彈性，譬如記載卸貨港為「阿姆斯特丹港、鹿特丹港或安特衛普港」，銀行在審查運送單據時，也可能會拒絕押匯。因此本條的修正除了回應油輪運送之實務需求外，也可免除傭船人可能受到的困擾。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 六. 簽發唯一正本運送單據之情形將逐漸增加(2-1)
- 全套運送單據押匯後輾轉寄至開狀銀行，固然是信用狀作業必經之流程，但是買方常恐因作業過程曠日廢時發生「貨到單未到」之情形，以致需繳交倉租、海關監管費、貨櫃留滯費等，甚或為了能無單取貨而必須簽發認賠書，惟無論採行何種方式，都不免勞民傷財，因此買方有時會要求賣方先行抽出一張運送單據，逕寄買方使用。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 六. 簽發唯一正本運送單據之情形將逐漸增加
(2-2)
- UCP 600：要求押匯時需提示全套運送單據正本，主要目的係避免多份單據可能產生之詐欺等不法行為。為期確實達到杜絕弊端之目的，運送條款甚至規定以唯一正本押匯，裨能鼓勵運送人簽發單一正本提單，不但可以節省審查單據時間、精力與金錢，並可避免多份運送單據可能產生之詐欺等不法行為。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 七. 清潔裝運單據之記載更有彈性 (4-1)
- 為保障買方之利益，運送單據原則上必須符合「清潔 (clean)」以及「裝運 (on board)」之要求。
- (一) 清潔運送單據
 - (1) 無不潔註記或刪除「清潔」字樣者，均推定為
清潔單據；
 - (2) 不潔註記必須確定；
 - (3) 清潔單據無須加註「清潔」字樣。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 七. 清潔裝運單據之記載更有彈性 (4-2)
- 就運送人而言，必須審慎注意「有註記且註記明確者」，方可預先免除可能之賠償責任。
- 對賣方而言，如預知運送人可能簽發不潔運送單據，得採取下列應對方式：（1）先行請買方於開發信用狀時，依照第1條後段之規定，在信用狀上修改或排除第27條之適用，俾使有瑕疵註記之單據亦可押匯；或者（2）由買方出具認賠書，向運送人換取清潔運送單據，俾利押匯。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 七. 清潔裝運單據之記載更有彈性 (4-3)
- (二) 裝運單據
 - 「裝運」必須符合3要件：
 1. 貨物已裝船；
 2. 貨物已在信用狀敘明之裝載港裝船；以及
 3. 貨物已在信用狀敘明之裝載港裝運於標名之船舶上。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 七. 清潔裝運單據之記載更有彈性 (4-4)
- 提單之記載必須符合下列要件，始能稱之「裝運提單」：
 1. 提單上原已印妥「裝船提單」字樣；或
 2. 貨物裝船後，在提單上另行加上「貨物已裝船之日期」的註記，譬如蓋上 “on board 20/08/2007” 之戳記；或
 3. 在提單上註記或蓋戳，表明「在外表上以完好狀況裝運」、「已裝載」、「清潔且已裝載」、或含有「已裝運」、「裝載」字樣之其他用語。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

● 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-1)

- 海上運送中轉運之行為固然屢見不鮮，但傭船運送注重船舶特性，原則上不容許轉運，所以第22條傭船提單中並無轉運之規定。第21條「不可轉讓之海上貨運單」雖有轉運之規定，但與第20條提單之規定完全相同。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-2)
- (一)涵蓋至少兩種不同運送方式之運送- 第19條

1.定義

轉運係指自信用狀敘明之發送地、接管地或裝運地至最終目的地之運送中，自一運輸工具卸下再重裝至另一運輸工具之行為。因此：

(1)在信用狀規定之運送過程以外之卸下及重裝，並非本所稱之轉運。

(2)本條之轉運，不限於「不同之運送方式間之轉運」，所以由A船卸下再重裝至B船、或由B船卸下再重裝至C飛機，均屬本條之轉運。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-3)

- 2.轉運之限制

運送單據固然可以表明貨物將轉運或可能轉運，但是運送全程必須是由同一運送單據所涵蓋者為限。這是為了符合ICC 多式運送契約的定義：「多式運送契約係指至少兩種不同運送方式之單一貨物運送契約」，所作之配合規定。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-4)

- 3.轉運之禁止

多式/聯合運送既然涵蓋至少兩種不同運送方式之運送，轉運之發生事屬必然，如果信用狀一方面要求提示多式/聯合運送單據，另一方面卻又禁止轉運，誠屬自相矛盾，所以對於表明將轉運或可能發生轉運之運送單據，即使信用狀禁止轉運，銀行仍可接受押匯。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 八. 轉運之規定宜特別加以注意 (14-5)

- (二) 提單 - 第20條

1. 定義

轉運係指自信用狀敘明之裝載港至卸貨港之運送中，自一船舶卸下再重裝至另一船舶之行為。

因此卸下及再重裝若非發生在信用狀規定之兩港之間，並非轉運。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

● 八. 轉運之規定宜特別加以注意 (14-6)

● 2. 轉運之限制

轉運在第20條提單規定中，是較具敏感性之問題，買方有時會在信用狀上禁止轉運。原因有三：

(1) 轉運時貨物卸下、裝上的操作，易導致貨物毀損滅失，對於買

方不利；

(2) 運送人可能徵收轉船附屬費 (transhipment additional, transhipment arbitraries)，加重買方負擔；

(3) 提單上之轉船自由條款中，常有「貨物轉運後原運送人不負責

任」之規定，可能造成買方求償無門或風險加大。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

● 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-7)

- Art.20(c)(1)：「提單得表明貨物將轉運或可能轉運，但以運送全程係由同一提單所涵蓋者為限。」然而「以運送全程係由同一提單所涵蓋者為限。」之限制規定究何所指？在解釋上有2種可能：

A.運送全程之「責任」必須由同一提單所涵蓋

意即提單上不得記載「貨物轉運後原運送人不負責任」或類似之免責字樣。此種見解對於買方較為有利，但卻使銀行必須負擔審查運送契約之義務，有悖於第20條第a項第5款後段規定：「銀行不審查運送契約之內容。」

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

● 八. 轉運之規定宜特別加以注意 (14-8)

● B. 運送全程之「航程」必須由同一提單所涵蓋

意即「航程」係由同一提單所涵蓋，縱使提單上記載「貨物轉運後原運送人不負責任」，然而只要該航程是屬於Art.20(a)(3)所規定之「提單上記載信用狀所敘明的裝載港與卸貨港間的運送」，即為可以押匯之單據。

此項見解對於賣方較為有利，也是從法律角度而言，較為可取之解釋。

因此，買方如仍堅持「不可轉運」，自保之道為在信用狀及買賣契約中言明不可轉運且不適用第20條第c項第1款之規定。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-9)
- 3.轉運之禁止

Art.20(c)(2): 「即使信用狀禁止轉運，若提單顯示貨物已裝運於貨櫃、拖車，或子母船之子船，表明將轉運或可能發生轉運之提單，可以接受。」

現代海運實務中，涉及貨櫃接駁、拖車或子母船之子船之運送係屬「件貨運送」，只注重貨物運送之完成，比較不注重船舶之特性，故基本上可以轉運。信用狀「禁止轉運」之規定，實有違此類運送之商業習慣。因此本款明文准許銀行可以不顧信用狀上禁止轉運之規定，而接受轉運提單之押匯。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-10)
- 有關運送人保留轉運權利之條款，UCP 500 Art.23 (d)：「縱該信用狀禁止轉運，銀行將接受如下之提單：…2. 含有敘明運送人保留轉運權利之條款。」
- UCP 600 Art.20(d)刪除UCP 500上述條文中「縱使該信用狀禁止轉運」之字樣，僅規定為：「提單載有敘明運送人保留轉運權利之條款，不予理會。」
- 在航運實務上，運送人為保持轉運之可能，常在提單上作轉運條款之保留規定，譬如「The carrier shall be at liberty to transship the goods」，此類自由轉運條款，UCP 600認為僅屬彈性規定，並不表示其已轉船或將轉船，故銀行不得因此種記載而拒絕押匯。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

● 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-11)

● 有疑義者為：

UCP 600既刪除UCP 500之「縱使該信用狀禁止轉運」字樣，僅規定為：「提單載有敘明運送人保留轉運權利之條款，不予理會。」然而當信用狀禁止轉運時，在UCP 600之下，運送人保留轉運權利之提單是否可以押匯？

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-12)
- (1)依「省略係有意之省略」的法理，UCP 600既刪除「縱使該信用狀禁止轉運」字樣，不啻表示當信用狀禁止轉運時，銀行不會接受「運送人保留轉運條款之提單」的押匯，否則有違Art.2「符合之提示」以及Art.14(a)「審查單據的標準」之規定。
- 此說對買方較為有利。

參. UCP 600 運送條款新規定 所產生之影響

- 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-13)
- (2)Art.20(d)既明白規定：「提單載有敘明運送人保留轉運權利之條款，不予理會。」銀行對於這種保留轉運權利之條款根本無須理會，此條款既不在銀行審查範圍，因此也不會違反Art.2「符合之提示」之規定，銀行仍可接受押匯。
- 此說對於賣方較為有利。

參. UCP 600運送條款新規定 所產生之影響

- 八.轉運之規定宜特別加以注意 (14-14)
- Art.20(c)(2)及(d)規定綜合觀之，可知：(1)縱使信用狀禁止轉運，如果提單所顯示貨物業已裝運於貨櫃、拖車或子母船中的子船，並載明貨物將發生或可能發生轉運，則該提單仍可押匯；(2)記載保留轉運權利條款之提單，似仍可為銀行接受押匯。
- 提單可以押匯，固然對於賣方有利，但卻可能違逆買方之意願，因此買方如堅持禁止轉運，萬全之計為由買方在信用狀上記載「禁止轉運」並且排除UCP 600第20條第c項或第d項之適用。

結論 (2-1)

- (1)雖然因國貿型態與運作機制之改變，目前信用狀之使用率僅佔10-15%，大部分的付款方式已改為記帳，然而其他各種付款方式之作業精神仍以信用狀為依循。
- (2)ICC調查顯示，信用狀提示之單據中，將近70%者因瑕疵以致在第一次提示時遭到拒絕，此外銀行徵收的瑕疵費以及若干瑕疵嗣後卻被證實係吹毛求疵時，更顯見金融業者、貿易業者、運送業者、承攬業者以及保險業者等對於UCP 600新規定期盼之殷切。

結論 (2-2)

- (3)中國大陸自2006年1月1日施行之「最高人民法院關於審理信用證糾紛案件若干問題的規定」，其前言規定：「根據《中華人民共和國民法通則》、《中華人民共和國合同法》、《中華人民共和國擔保法》、《中華人民共和國民事訴訟法》等法律，參照國際商會《跟单信用證統一慣例》等相關國際慣例，結合審判實踐，就審理信用證糾紛案件的有關問題，制定本規定。」明示已將UCP的位階提升作為信用狀糾紛審判時之重要參考。
- 因此，我國金融、貿易、運送以及保險等有關方面仍宜積極對UCP 600做深入瞭解，俾能及早因應。

謝謝

敬請指教