

劉承漢著

郵政法總論

商務印書館發行

177797  
00193

郵政法總論

劉承漢著

商務印書館發行



華中鐵道株式會社圖書室	
No. 1711	1994
昭和5年4月5日	1

# 弁言

一、本書依著者原定計劃，計分郵政法總論，與郵政法各論兩卷，總論內除緒論一編。汎論郵政法及郵政組織外，本論一編，則僅以有關郵件事務爲限。其郵政儲金法、郵政匯兌法、簡易人壽保險法等，總論均未涉及。概擬列入各論中。茲先將總論付梓，各論容續編述。

二、郵政法本爲行政法內細目之一。範圍極狹。世界各國關於郵政法之專著，以著者函請各國郵政機關調查所得，除 Mack Taylor The Law of Postal Frauds & Crimes (Vermon Law Book Co., Kansas City, mo.) 一書外，尙未多覲。惟該書僅爲郵務刑事上之探討，似尚不足以闡明郵政法在積極方面之作用。著者不揣謫陋，草創是書，實爲拋磚引玉之意。尙祈郵法兩界先進，有以教之。

三、本書參考書籍，所涉較繁。惟著者以職務關係，書籍均存首都寓中。自首都淪陷後，各書蕩然無存，原錄參考書目，亦未及攜出。所幸參考書性質不外下列三類：一、關於引證學理者，多就一般通說立論，陳義無甚高深，均係郵政界與法學界所共曉。二、關於援引法律條文者，均已註明某國某法第某條字樣，查考尙易。三、關於抄引檔案者，亦均註明來歷，以便檢閱。是論述均有相當根據，未列有參考書目，似尙無礙。

四、本書係利用職務餘暇，從事編述，時作時輟，歷時頗久。自八一三滬戰發生後，尤多執筆於警報聲中，以是全書體例，容有未盡一致之處，讀者諒之。

五、著者因承乏交通部郵政總局法律祕書職務，並爲參與郵政法最初起草之一人。郵局同仁對於郵政法內各名詞，稍涉專門者，輒以相詢，以是本書內對於法學名詞之解釋，較爲繁瑣。膚淺之譏，知所不免。

六、我國郵政係屬新興事業，其待借鏡於他國成規之處甚多。故本書第二編本論內，對於各國立法之異同，多所徵引，藉資比較。

七、著者編述本書之動機，以受樓翼孫學兄之策勵爲多。樓君研究史學十數載，對於元驛制度，尤有獨到心得。曩者同寓首都，樓君相約自任郵政之縱的研究，著中國郵驛發達史，凡二十餘萬言。而以郵政之橫的研究，期許著者，雖自知淺薄，難以勝任，但爲酬答知友激勸起見，不得不勉成是篇。又本書關於郵政歷史上之材料，多得樓君指導供給，良用心感。

八、本書原稿之大部分，於滬戰發生時，承凌亦求學兄先期攜至漢皋，因得保存，否則當與京中什物書籍，同歸灰燼，附此致謝。

二十八年三月一日著者識於昆明。

# 目次

## 第一編 緒論

### 第一章 郵政法汎論

第一節 郵政與郵政法之關係

第二節 郵政法之性質

第三節 郵政法之淵源

第四節 郵政法之範圍

第五節 郵政法之沿革

## 第二章 郵政組織

第一節 國內組織

第一款 國內組織之沿革

上海图书馆藏书



A541 212 0013 7709B

三八

三八

二四

267261

第二款 國內組織之現狀.....五一

第二節 國際組織.....六八

第一款 國際組織之經過.....六八

第二款 國際組織之概觀.....七六

## 第二編 本論

第一章 獨占.....八五

第一節 郵政獨占之特性及其範圍.....八五

第二節 郵政獨占之演進.....九一

第三節 獨占性之立法.....九七

第四節 侵害獨占之制裁.....一〇五

第二章 郵費.....一一一

第一節 制定郵費之原則.....一一一

## 第二節 制定郵費之權源 ..... 一六

## 第三節 郵費之給付 ..... 一二三

## 第四節 郵票之效力 ..... 一二九

## 第五節 偽造郵票之刑責 ..... 一三四

## 第三章 郵件保護 ..... 一四二

### 第一節 書信祕密 ..... 一四二

### 第二節 郵件檢查 ..... 一五〇

### 第三節 郵件扣押 ..... 一五六

### 第四節 俘虜郵件 ..... 一六三

## 第四章 郵件寄遞 ..... 一六九

### 第一節 行爲能力 ..... 一六九

### 第二節 郵件之收寄 ..... 一七五

### 第三節 郵件之投遞 ..... 一八二

## 第五章 郵件運輸 ······ 一八九

- 第一節 減免運費權 ······ 一八九
- 第二節 優先通過權 ······ 一九八
- 第三節 免除負擔權 ······ 一〇二
- 第四節 防衛權 ······ 一〇八

## 第六章 郵件補償 ······ 二一五

- 第一節 請求補償與負擔補償之主體 ······ 二一五
- 第二節 補償之要件 ······ 二二二
- 第三節 補償責任之範圍 ······ 二三四
- 第四節 請求權之時效 ······ 二四七
- 第五節 不服補償決定之救濟 ······ 二五六

## 附錄 ······

郵政法

郵政儲金法

二七二

郵政國內匯兌法

二八二

簡易人壽保險法

二八四

交通部郵政總局組織法

二九一

郵政儲金匯業局組織法

二九二

各區郵政管理局組織通則

二九五

郵政代辦所規則

二九七

# 郵政法總論

## 第一編 緒論

### 第一章 郵政法汎論

#### 第一節 郵政與郵政法之關係

郵政爲國家行政之一，郵政法爲行政法之一，欲明二者之關係，不得不先就國家職權之演變，與近代立法之趨勢，略事說明。國家職權之理論，已由個人主義演變而入於社會主義；近代立法精神，亦由個人本位而趨向於社會本位。二者表面雖屬兩事，實則互有聯繫。就國家職權言，個人主義派視國家爲罪惡，主張極端限制國家職權。德儒韓鮑德 (Wilhem Humboldt) 於其所著國家的範圍和義務一書內，認爲國家不當過問國民積極的幸福，除反抗外敵之外，其他事務國家無干涉之權。其言曰：「國家應當注意之最大點，即在國民個性勢力之完全發展。所以祇有國民自己所不能做者，如治安事務，國家方可爲之。」英儒斯賓塞 (Spencer) 於其社會的靜止觀 (Social Statistics) 個人與國家 (Man Versus the State) 兩書中，復就放任主義之學理而伸述之。其意以爲國家之存在，係因人類有邪惡性和自利性之結果。國家祇足侵害人民，不能保護人民。如果在道德完全的社會之中，政府便無

存在理由。彼分社會形式爲兩種：（一）軍事式社會；（二）工業式社會。在軍事式社會中，有一種軍治主義之組織。個人祇有服從國家之義務，人民利益，須附屬於國家利益之下。及至工業式社會發生，乃產生契約觀念，始允許個人自由行動。國家於此時期，祇有消極的管理權，而無積極的管理權。人民對於自己之利益，較之政府所知曉者，更爲眞切。政府之代謀，究不若人民之自謀爲善。故斯賓塞不但痛罵一切社會立法，即國家之經營郵政，亦在反對之列。而郵政法在其理論中，應失去立法根據，更無論矣。然學說每爲事實所制勝，社會愈進步，生活愈繁贍，而人民所要求於國家者，亦愈益增多。昔以國家之能攘外安內爲已足者，今則人民之心理與願望並不以此爲止。法國社會法學派泰斗狄驥氏（Léon Duguit）嘗有言曰：

一世紀以來，各文明國家之經濟與工業，均發生重大變遷。此種變遷，均足以增加治者階級之新生義務。人類間相互依賴，經濟利益上之聯帶關係，以及商業往來之數量，日增一日，益以道德觀念之照耀，各種新發明之層出不窮，及科學學說之鼓盪，在在增加國家負擔組織公務之義務，俾國家交通，得保持於永久。例如各國郵政電報之創設，均於公務中佔首要位置。此爲國家無論對內對外在法律上應負責辦理之一種義務。

以是近代國家之職務，一反個人主義之理論。昔日國家以主權者之資格治人，故政府組織，專門注重權力之分配；現代國家以事務員之資格治事故，政府組織祇須注重職務之分配。英儒賴斯幾（H. J. Laski）有言：「現在可以預想將來之權力分配，非分配一切權力，乃分配根據職務而來之權力。」郵政上之行政權力，蓋即基於職務而來之權力也。

法律之演變，正與國家職權之演變，同一軌轍。法律不能離開時間空間與事實三者而獨立，某一時代，某一區域，以及某類事實，需要某種法律時，某種法律即依其需要而產生。反之，在時間空間及事實上不需要某種法律時，某種法律即依自然之演變而消滅。故拉丁語有言「有社會便有法律，有法律便有社會」(Ubi societas ibi jus; Ubi jus ibi societas) 法律與社會，固互相終始也。在個人主義倡行時代，一切法律，均以個人為本位。私法以保護個人權利為中心，公法以推進國家權力為首要。個人權利，可以儘量行使；而國家權力，亦可發揮至於無極。及至社會主義之說起，實證學派發現社會聯帶關係，乃知人類不能離開社會而獨存。人類一面有共同的需要，一面有不同的需要及能力。人類為滿足其共同需要，必須共同經營其生活，以其同樣能力，相互合作。涂爾幹(Durkheim)稱之為同求的聯帶關係。人類復須相互交換其勞務，以滿足其不同之需要，即個人須以其特有之能力，滿足他人之需要，他人對彼復應有同樣之舉動，此為分工之聯帶關係，而法律即所以用以維持此類聯帶關係之社會規範也。故法律不復以個人或國家之主觀權利為根據，而以社會職務觀念為出發點，現時之所謂公法，不能視為規定主權者與被治者關係規則之總稱，乃為一定公共事業之組織與經營所必不可缺之規則之總稱。所謂條例，亦不能視為主權者之命令，乃為關於某種公共事業或某種人類團體之綜合規則。所謂行政行為，亦不能視為行使行政權之官吏行為，乃以盡公職為目的之法律行為。蓋法律之中心思想，已由個人本位演進而入於社會本位也。

國家職權之理論，因由個人主義演變而入於社會主義，於是郵政乃成為國家當然職務之一，亦即國家對社會應負之義務。法律思想因由個人本位演變而入於社會本位，於是郵政法乃成為實施國家職務之規範。二者關

係，蓋不難推論得之矣，然郵政法究爲何物？郵政法之本質爲何？徵諸歷來學者，對於法律所下之定義，其推論亦極不一致。茲就有關本問題而爲多數人所承認者，略述一二，以論列之。

一、主權者命令說 此說爲分析學派所主張。以法律爲主權者之命令。奧斯丁(Austin)有言曰：「社會中一切成法(positive law)，皆爲主權者之製造物，乃主權者依立法或司法之作用，直接制定之，或委任其他機關以制定之者也。」又曰：「行政法乃關於君主或具有主權者，直接行使之主權，暨其所屬高級政務官吏，行使之主權之委託部分之法。簡言之，行政法乃關於主權之作用之法。」賀蘭德(Holland)亦謂行政法規定主權之動的方面，其靜的方面爲憲法所規定。本其旨以推論之，則郵政法當爲主權者命令之一，或爲郵政當局行使其權力之法。然既爲主權者之命令，或爲主權者行使權力之法，則主權者或郵政最高當局之本身，何以亦須服從郵政法，此說無以自解。至其他學者間，對於命令說之非議，更無論矣。

二、實現人民總意說 英儒房納(Herman Finer)於其所著現代政府之理論與實際 (The theory and practice of modern government)一書中，嘗有言曰：「爲運用人民之創造力，及社會富源力，而完成國家之特別目的，有組織行政機關之必要。此等機關，係包括彼從事於爲實現人民總意而製作其細目者之人員與組織而成，爲完成其責務計，彼須訂立各種法規，以影響軌範人民之行爲。善良之行政機關，須忠實有效，並須能深切明瞭人民總意之所在，而熱烈實現之，及能認識何時何地須有若干之何等行政活動。」是行政機關須以實現人民總意爲職志，而行政法則爲實現人民總意之工具。郵政法在推論上當亦爲工具之一部。此說與薩焚宜(Savigny)

認法律爲國民精神表現之說，殆有相似之處。然何者爲人民總意，人民總意將依何法以自見，均無以自圓其說，未免失之空泛。

### 三、防止濫權說

孟德斯鳩 (Montesquieu)

有言：「有權者必濫權，防止之道，在於以權制權。」

傅祿恩德 (Professor Freud) 亦謂：「行政權力日漸增漲，而防止行政權力濫用之要求，亦隨之猛進。」

行政官吏既有妄濫錯誤之可能，故個人權利之保障，與行政效力之增加，實有同等重要。」古德諾 (Frank J. Goodnow) 更明定行政法之定義曰：「行政法者，乃公法中規定行政權力者之組織與職能之部分也。此法並明定行政權力者，對民權侵犯時之懲處及補救。」蓋自希臘時代以來，即發生一種觀念，深入近代人士之心理，以爲主權者實施公務時，應先制定普遍性之規條，以資遵守，僅能就規條範圍以內，隨意措施，始足保障主權者之不至擅專。然以之說明行政法之本質，未免偏廢，因行政法中不僅爲消極的防止之規定，更多積極的規定。此徵諸郵政法，尤爲顯明。故是說亦不足取。

四、實施公務說 此說創自狄驥。狄氏認爲法律之演進，每爲經濟慾望所支配。近代各國內部均發生經濟變化，無論何處，無論何種事業，所有原來之家庭經濟，均爲國家經濟所佔據，而取以自代。其結果同一社會人羣內之人，不得不互相依賴。日常所需，原足以家庭自給者，時至今日，亦不得不求之於他人。爲發展並實現此種社會互助起見，任何活動之完成，均應由統治者規定之，保障之，是之謂公務。故其言曰：「統治者在法律上有保障公務之組織與施行之義務。因此而制立普遍性之準則，名之爲法律，以資遵守。此種準則，不可侵犯，個人不依此準則，即不

能利用公務。統治者或其代表亦不能有阻止公務合法進行之任何行爲。」又曰：「統治者所以發出普遍性質而以組織公務爲目的之規條，不過盡其處在社會上應爲之社會職務而已。」狄氏並解釋法律之強制性曰：「若以統治者有組織公務之義務爲理由，用以解釋法律之強制力量，其義甚顯。組織特種公務法律具有強制力量者，以其有特種義務之故。憲政法規與普通行政法規之具有強制力量者，亦以其目的在使國家能有完善之組織，俾得實施其職務之故。」依此理論而推演之，是郵政法者，乃爲實施郵政公務所制定之法律也。

以上諸說，余意以實施公務說最爲精闢，以之說明郵政與郵政法之關係，尤爲恰當。然所謂公務，就經濟眼光觀之，即係國營事業。此種國營事業之立法，其將爲具體規定乎？抑僅爲政策規定乎？關於此點，頗少一致之意見。美國行政學家魏勞畢（W.F. Willoughby）則極力主張營業機關行政上之完全獨立，彼以爲社會經濟日趨複雜，政府活動日漸擴大，若將營業機關之各種行政問題，統交由立法機關議定之一，則因議會之事多時短，人多嘴雜，必難有周密之計劃。一則因此等事務，率爲專門問題，與議者以缺乏特殊之知識經驗與技術，必難有完滿之決定。不過吾人應知關於行政問題，應分爲兩大部分：一爲行政政策之決定，一爲行政事務之實施。古德諾（Frank J. Goodnow）曾謂在一切政治制度，政府有兩種基本功能，即國家意志之表現，與國家意志之執行。孫中山先生亦分別政權與治權兩種，政權屬之人民，治權屬之政府。故關於政策之決定，應由代表人民之立法機關爲之。關於事務之實施，則應由營業機關自行處理。此我國郵政法之所以僅爲大體之規定，而詳細節目，則委諸行政機關以郵政規程定之也。

## 第二節 郵政法之性質

(一) 郵政法爲國內法。法律有國內法與國際法之別。國內法者，依一國主權範圍內所施行之法也。國際法者，依數國家之認定，規定國家相互間權利義務之法也。前者僅由一國家之認定，故限於所認定國家主權行使之範圍內生效。後者依數國家之認定，故得行於國際間。通常所稱法律，屬於前者。國際間適用之國際公法，屬於後者。國際法是否爲法律，學者間尚多非難。國內法之爲法律，則爲一般所公認，無待詳述。郵政法係規定郵政機關與人民之間之關係，其屬於國內法，甚爲明顯。惟郵政法雖爲國內法，而其效力則不必以國內爲限。言法律效力者，每分對事與對人兩項。就對事效力言：國內郵政事務，固應適用郵政法；有時國際郵政事務，亦得適用郵政法。就對人效力言：國內人民固應適用郵政法；有時國外人民，亦得適用郵政法。此可從郵政法與國際郵政公約兩方面觀之。就郵政法言：郵政法第三條規定，關於各類郵件或其事務，如國際郵政公約或協定有規定者，依其規定，此國內法以國際法爲內容之顯例也。就國際郵政公約言：公約內每有適用國內法之規定。開羅國際郵政公約第六條明定：「聯合郵公約及各項協定之條款，對於任何事項，如未經明白規定，並不侵越各國國內法律。」是公約或協定內，未經規定之事項，應以適用國內法爲原則，顯然可見。又如公約第三十四條第五項：「凡信函內如裝有書交收信人以外何人，或與收件人同居人以外何人，而實具個人通訊性質之字據者，原寄國及投遞國郵政，有按其國內法律處置之權。」第四十六條第三項：「對於信函及明信片以外之郵件，如以散寄方法寄遞，而其發行或流通所需之條件，

與本國法律所定不合者，各郵政有拒絕其在國境內轉運之權。」又如第五十七條甲款規定郵件賠償責任曰：「原寄郵政，如擔承人力難施之賠償者，仍應擔負責成。凡擔負遺失責成之國，應按其國內法規決定此項遺失是否可以認為人力難施之情事所構成。」此均國內法適用於國際間之顯例也。然此僅為郵政法之適用問題，至郵政法之為國內法，並不因是而有所動搖。

(二) 郵政法為公法 關於公法與私法之區別，自羅馬以來，學者間類多議論。有倡無區別說者，以為法之本質，唯一無二，無所謂公私之別。亦有人謂凡法皆為公法，或凡法皆為私法者。如 Austin, Ihering 及 Joseph Schein 諸人屬之。有區別說殆為法學上之一般通說。惟區別之標準，又復互異。大要可分為以下三說：

第一目的說 依法律之目的而區別公私法。此說倡之於烏爾比亞納斯 (Ulpianus)。謂公法乃關於羅馬帝國事務之法規，私法乃關於個人利益之法規。後世學者因襲其說，往往以利益之區別，而分公法與私法。謂保護公益者為公法，保護私益者為私法。惟公益與私益之區別，殊無一定之標準。刑法上妨害名譽及信用罪，不能謂非保護私益之規定；民法上關於違反公共秩序之法律行為，概為無效之規定，不能謂非保護公益。以此區分，究難判明其實質。

第二：法律關係說 此說以法律所規定之關係，為區別之標準。其說又有兩派。

一、公法者，規定權力服從之關係；私法者，規定平等之關係者也。此說蓋以凡法律關係不出於平等關係及權力關係之二者為前提。惟現代法律觀念，凡法律關係都認為平等的，相互的，權利義務關係，已不承認有不平等之

權力服從關係。況國際公法純係平等關係，但仍不失爲公法，其說之不可取可知矣。

二、公法者，規定公權之關係；私法者，規定私權之關係。公權者何？個人不得任意拋棄之權利；私權者何？個人得以自由拋棄之權利。此說 Gerber 氏主張之。然試徵之實際，公權中亦有可以拋棄者，如選舉權及對於親告權之訴權是。私權中亦有不許拋棄者，如親權是。

第三：法律主體說 此說以法律關係之主體爲標準，更分左列數說。

一、規定國家與人民之關係者，爲公法；規定人民相互間之關係者，爲私法。英國學者 Holland 主張之。

二、公法者，規定人民以國家一分子之資格而發生之諸種關係之法律；私法者，規定人民以社會一分子之資格而發生諸種關係之法律也。德國學者如 Gierke, Savigny, Arndt 等主張之。

三、規定個人相互之關係者，爲私法；關於政治的共同團體之法規爲公法。德國公法學者 George 主張之。就法律主體而爲區分，其間亦頗多混雜不清，令人難於區分之處，是亦未可認爲定說也。

統上三說，無論區別之標準，係爲法律目的說，法律關係說，或法律主體說，郵政法之應認爲公法，衡諸各說，均無不合。惟近代學者亦有否認郵政法爲公法者。其說以爲郵政法不若其他行政法之富有統治性，但頗富有企業性，而其企業性之作用，往往與私人活動，發生同樣法律關係於是不得不適用私法之規定，行政法中不能雜有私法之存在，故郵政法未可列入公法之內。殊不知此種現象，謂爲私法之公法化則可，謂爲公法之私法化則不可。郵政法爲實施公務之法律，前節已言之，其目的在求公共之福利，與私人之自謀利益，固未可相提並論也。

(三)郵政法爲特別法 法有普通法與特別法之分。區別之法，有以地爲標準者，謂施行於特定地域之法爲特別法，施行於全國領域內之法爲普通法。有以人爲標準者，謂適用於特別身分之人者爲特別法，適用於國民全體者爲普通法。有以事爲標準者，謂關於特定事項者爲特別法，關於一般事項者爲普通法。郵政法雖適用於全國領域，全體國民，惟其內容僅以有關郵政之特定事項爲限，故應屬於特別法。然普通法與特別法之區分，非絕對的，乃相對的。即甲法對乙法言，爲特別法；乙法對丙法言，又可爲特別法。而所謂乙法與丙法，亦不必爲同一之法，每視相對者之爲何法，而定其本身之性質。譬如就郵政法與行政法言，行政法係就行政上一般事項之規定，範圍較廣，應稱爲普通法。郵政法僅就行政中一部分關於郵務行政之規定，範圍較狹，應認爲特別法。如就郵政法與民法言，民法內關於行爲能力，損害賠償等規，適用於一般事項，而郵政法內均有特殊規定，對於郵務事項，不適用民法規定，故民法爲普通法。而郵政法爲特別法。又如就郵政法與刑法言，郵政法內頗多犯罪及處刑之規定，是郵政法之爲特別法，又係對刑法之爲普通法而言，此均就郵政法爲特別法言也。有時郵政法亦得視爲普通法者，譬如郵政機關之業務單據，依郵政法第十八條，除稅法另有規定外，有免納中央及地方一切稅捐之權利，但印花稅法內，對於國營事業之重要單據，有納稅之規定，是就納稅一點言，郵政法爲普通法，而印花稅法爲特別法矣。普通法與特別法之相對關係，不僅法律相互間爲然，即同一法規中，亦可爲此種區別。譬如各類郵件，應按其表面所書收件人之地址投遞，此郵政法之普通規定也。若收件人有二人以上時，得向其中任何一人投遞。又如郵政機關欲確知收件人之真偽，得使其爲必要之證明，此爲特別規定矣。如稱前者爲普通法，後者爲特別法，亦無不可。要之普通

法與特別法之區分，其實益在引用特別法優於普通法之原則，即特別法與普通法並存時，應先適用特別法，必特別法無規定時，乃能適用普通法，此其實際利益也。

(四)郵政法爲制定法 法律有制定法與自然法之別。制定法一稱成文法，乃以文字書就，且依一定之手續與形式而公布者也。自然法一稱不成文法，又稱習慣法，與制定法適相反。其爲法律之效力，雖完全具備，而無或缺，然不必以文字書就，且不須公布，其大多數乃由習慣判例或學說而來。大抵初期國家，文字使用不廣，法律之全部或大部分，均非制定法。及社會生活逐漸發達，國家組織，逐漸完備，而文字之使用日益普及，於是制定法乃次第發生。二者孰優孰劣，本無定衡。歷史派則謂習慣法由多數國民之習慣發生，非若成文法制定於少數立法者之手，故能與世變移，而適合民情。然習慣法之缺點，欠明確與劃一。往昔交通未便，民俗簡約，法律欠周，尚堪應用，近世交通大啓，一切法律關係，益形複雜，非制定法殊不足以爲人羣行爲之軌範。且郵政法關係社會共公福利，何者爲政府機關之權義，何者爲人民之權義，尤非明文規定，不足以保障公務之推進。現時郵政法以文字規定，先經中央政治會議決定原則，送立法院審議，立法院通過後，並經國民政府公布，對於立法程序，毫無欠缺，故郵政法應認爲制定法。

(五)郵政法爲強行法 法律有強行法與任意法之分。任意法者，容許私人意思效力之法律，當事人無特別意思表示時，始適用法律之規定，若當事人間有意思表示，則從當事人之意思，當事人之意思，可補充法律，故任意法有稱爲補充法者。大抵私法均屬之。強行法爲有絕對適用效力之法，不能聽個人之意思，熟爲計較，以定何去何

從。其中又分爲命令法與禁止法。命令法乃對於個人強制其爲某種行爲之法。禁止法乃對於個人強制之使其不作爲。前者如租稅法，後者如刑法是。郵政法則兼二者而有之。譬如郵政法第七條，無論何人，不得以遞送第一類第二類第八類第九類及第十類郵件爲營業，此禁止之規定也。第十五條，凡以運送爲業之鐵路、長途汽車、船舶、航空機，均負載運郵件及其處理人員之責，此命令之規定也。其他各條，亦均可就其性質以分析之，不論其爲命令或禁止，要其規定之具有強行效力，殆爲各條通性，故郵政法應認爲強行法。私法中如民商諸法，大體雖爲任意法，而其中尙不少強制規定，獨郵政法中，幾純爲強制條文，罕有任意規定，此蓋行政法規之特性也。惟所謂強制者，不必僅對人民而言，強制行政機關之作爲或不作爲者，亦不失爲強行法。譬如郵政法第四條關於郵件之種類及資費之規定，第五條關於經營範圍之規定，第十一條關於收寄及遞送義務之規定等，均係強制郵政機關之行爲也。又如第二十三條第二十四條第四十條第四十四條至第四十六條，均專就郵政人員而爲之規定，或令其作爲，或令其不作爲，此仍不失爲強行法也。

### 第三節 郵政法之淵源

法律之淵源，一稱法源，此項用語，從來學者命意不同，有謂爲法規形成之原動力，有謂爲法規形成之機關，有謂爲法規形成之樣態，有謂爲法規之材料。今茲所論，則專指構成郵政法之一切資料而言，用分述之。

(一) 憲法 憲法有實質與形式之二意義。自實質言，憲法乃規律國家組織及其作用之根本原則之法；自形

式言，憲法者，具有不能以通常法令變更之特種效力之成文法也。徵之各國現行實例，關於國權之組織及作用之原則，有規定於憲法以外之其他單行法者；憲法條文中，亦有於此原則以外，兼及其他事項者。故形式上之憲法，與事實上之憲法，其範圍未必歸於一致。茲之所謂憲法，乃指形式上之憲法。我國在憲法未公布前，即指訓政時期之約法而言。憲法之得為行政法之淵源，殆為公法學者所公認。其得為郵政法之淵源否乎？就大體言，郵政法為行政法之一部分；交通行政權，亦國權之一，可為行政法之淵源者，自得為郵政法之淵源。就內容言，則所謂淵源者，實有範圍廣狹之不同。在十九世紀以前，各國憲法因受個人主義之影響，以天賦人權，視為神聖不可侵犯，大都側重個人之消極權利，而未顧及積極權利。其時憲法中除以書信秘密，視為人民基本權利者外，罕有直接關於郵政之規定。及至工業革命以後，社會法學派一反舊說，立憲精神，乃隨時代而演進。前巴黎大學法學院長賴諾氏（Léonaudé）亦曰：「法國人權宣言，在其個人主義立場上，已太陳舊，工業革命後，經濟狀況之變更，以及人民經濟關係之改變，均未顧及，已不適時代之潮流。」故近代憲法，每以國民生計為主要。於是郵政事項，如郵政機關之組織、郵費之訂定、郵務之利用等，均以專條規定於憲法中，此觀於德奧瑞士諸國憲法可知。其詳當於本論各章述之。然因此種憲法社會化之現象，憲法乃更形成郵政法重要淵源之一矣。

(二) 法令 凡立法權與行政權已經分化之國家，立法機關所制定之法規，稱之為法，或法律；行政機關所制定之法規，稱之為令，或命令。皆行政法之重要淵源，亦即郵政法之重要淵源也。二者就形式上言，法律有強於命令之效力，即法律可以變更命令，命令不能變更法律，此為法律學上一大原則。顧就事實言，則二者初無軒輊之分線。

法律與命令，均爲國家之意思表示，國家爲單一體，其意思自唯一無二，故無論爲法律，爲命令，苟國家別無意思表示，以明示或默示而變更前此所表示之意思，則國家之機關，及一般人民均有遵行之義務。譬如郵政法未公布以前，郵政條例在實際上具有郵政法之同一效力，而郵政條例則係民國十年北京政府以教令公布，固係命令之一種也。公法學者研究行政法規之淵源時，每將憲法施行前之法令，與憲法施行後之法令，分別研究，蓋施行後之法令，其得爲行政法規之淵源，自毋待言；至施行前之法令，則僅以不抵觸憲法者爲限，關於此點，各國憲法多有明文規定，如日本憲法第七十六條規定，凡與憲法不相抵觸之法令，有遵循之效力。德國新憲法第一百七十八條規定，帝國法律及命令，與憲法不相抵觸者，仍舊施行，凡照現行法律而由執政者所定之辦法，於未經新辦法或新法律所廢止以前，仍舊有效。我國約法第八十四條亦規定：「凡法律與本約法抵觸者無效。」其用意正同。當國民政府成立之初，亦曾於十六年間明令公布，前北京政府所頒布之法令，凡與中國國民黨黨綱黨義以及國民政府所頒法規，不相抵觸者，均准暫行援用。郵政條例在郵政法未經公布期間，所以仍得沿用者，蓋即依據此項命令也。

(三) 國際法 國際法爲各文明國家所公認之規律，故國際法對於國家有拘束力。國家在消極方面，固不應違反或破壞國際法，及制定與國際法原則相反之法律；而在積極方面，國家亦應維護國際法，適應國際法原則，以制定法律。德國新憲法第四條，及奧國新憲法第九條且以明文規定，凡國際法上公認之規章，均爲該國國法之一部，此可見國際法與國內法關係之重要矣。尤以郵政關係國際交通，其間涉及國際法者，更屬所在皆是。譬如客郵之何以必須撤消？使館郵件之何以不能檢查？旅客在船上交寄郵件，如已入領海，何以定須貼用該國郵票？以及海

戰時郵船何以不能捕獲？此均國際法上之問題。是國際法之得爲郵政法之淵源審矣。

#### (四) 國際條約

國際條約之果得爲法源與否？學者頗多爭議。多數學者意見，以爲條約爲國家間之契約，能拘束國家自身，對於國民不能直接生效，非以法令再將其條約之內容，重爲規定，不生國法之效力。然據最近學者之研究，則謂條約有兩種觀察：一面爲國際法上之契約；他一面有國法之效力。故締結條約，同時含有制定國法性質。換言之，即國家之意思決定，祇能有一，不能有二之當然結果也。條約之批准，爲國家意思之決定，交換爲對於相對國之表示意思。公布則爲表示意思於國民，故條約一經依法公布，即生國法之拘束力，此又一說也。郵政上之國際條約，大要可分爲三類：一、舉世各國共同簽訂之公約，如國際郵政公約。在開羅簽訂者，計凡八十九國，世界重要國家，殆已網羅無遺。二、多數國家簽訂之協定，如國際郵政包裹協定，國際郵政匯兌協定，國際郵政保險信函及箱匣協定，皆是。加入此項協定者，不必與加入公約者相同，譬如英美均未加入包裹協定，美國並保險協定亦未加入。三個別國家簽訂之協定，即兩國間自行簽訂國際協定，譬如我國與英美蘇聯馬來雅等分別簽定之各包裹協定是。凡是公約與協定，一方面固爲國際契約。一方面實爲郵政法之一部分，因郵政法第三條規定，關於各類郵件或其事務，如國際郵政公約或協定有規定者，依其規定。此直以國內法承認條約法之效力，固不僅爲立法資料而已。

#### (五) 外國法 在昔交通閉塞，各國之民，老死不相往來，當此之時，法律之制定，祇根據其本國固有之民情風俗而已。及後文化漸進，內外之交際漸繁，外國法律，亦隨之輸入，其時國內法或因以變更，或竟取以自代。故法律有

固有法及繼受法之分。固有法專根據其國固有之民情舊俗，毫不參雜外國法律；繼受法則採用外國法或模仿外國法以制定者也。繼受外國法律之方法有兩種：一為直接繼受，一為間接繼受。直接繼受者，乃純然採用外國法律，如十三四世紀德意志之採用羅馬法，即其例也。間接繼受者，乃當制定國法之時，以外國法律為模範，斟酌損益，或採其體裁，或採其精神，以為制定法律之助，如比利時意大利之採用拿破崙法典是。我國民國十年起草郵政條例時，其時因我國舊式郵政為驛站制度，與新郵制度不同，固有法律，難於採用，乃悉以日本之郵便法為藍本，蓋繼受日本法也。郵政法制定時，我國法制已粗備，乃由因襲時期而轉入創造時期，其中條文頗有為各國法例所未見者。惟參閱各國法例為其立法上之借鏡，則無可諱言，故外國法仍不失為郵政法淵源之一也。

(六)判例 法院之權限，自其本來之性質言，在於適用法規，初無制作法規之權。且其判決之效力，亦祇以拘束其所判決之事件為原則，而不及其他。顧徵之實際，則法院之判決，一旦確定，苟非有特別反對之理由，則此後遇有同一之事件，恆依前此之判決例而判決之，故有稱為判例法者。英美法系即以判例著稱。蓋英美多屬不成文法，而不成文法多淵源於判例也。有成文法之國家，判例價值，雖不若英美之重視，但亦恆與制定法相輔而行。原則上雖不得以判例變更制定法，實際則此種事例，不能保其必無，何則，立法者之真意，縱令規定為甲，而適用此法之法院，若常解釋為乙而為之判決，久之遂成爲慣例，而具有法之效力矣。故無論司法法院，或行政法院，關於郵政事務之判決，均足為郵政法之淵源也。

(七)習慣 習慣與習慣法，有無區別，學說不一。德國學者謂為大有區別，一為事實，一為法律；一為社會所通

行一爲國家所承認；一則須當事人自己援用，一則審判官有適用之義務。法國學者則謂習慣法即習慣，二者並無區別。至其效力如何，則學說及立法例，亦不一致。有主絕對無效說者，法國學者多數從此見解；有主絕對有效說者，德國學者從此見解；有主相對有效說者，則爲現今一般通說。然習慣之具有法之效力，要以私法範圍爲多，公法乃規律統治關係之法則，其依習慣而成立者，殆居少數。然習慣亦非全然不能爲公法之淵源，譬如就人民言，屬於人民權義者，往往有不待法律命令之規定，因人民於事實所習爲之事，歷久而成爲慣例者，往往而然。就行政機關言，凡例行公事，其無法規根據者，每依習慣而爲之，或在解釋法規與適用法規上，每每以習慣爲主，此均淵源之一也。

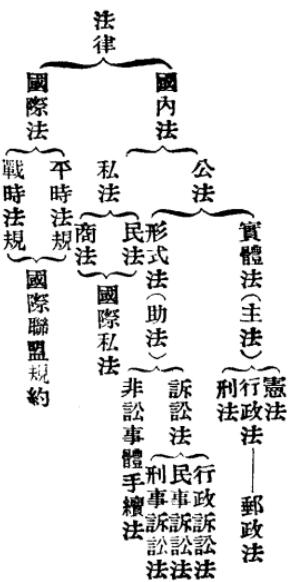
(八)學說 學說爲學者之私言，本無法律上之效力。顧學說之得爲法律淵源，亦所在多有。其直接採用學者意見而賦以法律之效力者，如查士丁尼帝採用三十九大法學家之說，編成法律會典（*Digesta*）即其例也。有法官當聽訟之時，以學者之學說爲參考資料者，如溫德賽（Windscheid）之著作，嘗供德國某部分法庭之參考是。有立法者當制定法律時，備爲參考之用者。本節所謂淵源，即指此而言。關於郵政上之學說，以後當於本論中，隨時述之。

(九)法理 何謂法理？我國學者意見，頗不一致。有謂法理即事物當然之理者，有謂法理即從法律全體精神所生之原理者，有謂法理，指法律通常之原理者。余意以第三說爲當。蓋所謂法律通常之原理者，例如歷來辦案之成例，及法律一般之原理原則是。此與事物當然之理，固有不同，即與從法律全體精神所生之原理，亦屬有異。如謂

法理爲事物當然之理，則與歷次民法草案所謂條理無異，如謂從法律全體精神所生之原理，則是所謂法理，仍屬解釋法律之範圍，此時不能謂法律無規定，自非此之所謂真正之法理矣。要之社會情狀複雜萬端，且變動不居，莫能究詰，欲悉以成文法律之，固不可能，即繩以習慣，亦常無適當之習慣，可資準據。於此制定法之規定，既有所未備，裁判上及行政上亦未有一定之先例，則其處置之方，將以何者爲標準乎？此非依法律通常之原理，將別無依據矣。郵政法僅寥寥五十條，而郵政事務，綜錯紛繁，欲悉賴此五十條以歸納一切，勢不可能，其有待於法理之補充，固甚彰明較著也。

#### 第四節 郵政法之範圍

研究法律學者，每將法律分爲若干類別，究竟法律之整個系統若何？郵政法在整個系統上，其地位若何？此均爲研究郵政法範圍之先決問題。茲特列表以明之：



觀於上表，可知郵政法爲行政法之一部，行政法爲公法之一部。公法之上，又有國際法與國內法之別。行政學者，每將行政法分爲內務行政、財務行政、交通行政等，而以郵政法、鐵道法、電信法等，同隸交行政，列入行政法各論中。然上表之分類，係爲便利研究起見，非謂各個法律之能完全隔離也。一切法律現象，互相維繫，互相聯絡，此一法律，要不能與他一法律，毫無關涉，而爲獨立之存在。故言郵政法範圍者，有廣義的與狹義的之分。狹義郵政法，指形式上的郵政法而言，即國民政府於二十四年七月所公布之郵政法。廣義郵政法，指實質上的郵政法。凡一切法律條文內有涉及郵務事項之規定，皆屬之。上表所列，其不與郵政法發生直接關係者，殆寥寥無幾。憲法內甚多有關郵政事務之規定，前節已略言之，其他各種法律亦然。茲依上表次序分別述之。

(一) 行政法 行政法者，規律國家行政權之組織及其作用之法也。以之與郵政法並論，則一爲母法，一爲子法。行政法在現代雖尙未構成有系統之法典，但關於行政組織，行政作用，行政救濟，以及公務員之法律關係，其原則上之適用，有如分則之適用總則，在在有密切關係。即舍適用問題於不論，其直接規定郵政事務者，亦不乏其例。譬如屬於行政組織者，有交通部郵政總局組織法、郵政儲金匯業局組織法、各區郵政管理局組織法。屬於行政作用者，有郵政儲金法、郵政國內匯兌法、及簡易人壽保險法等。至特種考試郵政人員考試條例，以及在立法院審議之國營事業公務員任用法等，則又行政用人之特殊規定也。此均不能不視爲郵政法之一部分。

(二) 刑法 刑法與郵政法之關係，可從兩方面觀之。一、從刑法以觀察郵政法，二、從郵政法以觀察刑法。茲分述之。

一、從刑法以觀察郵政法：刑法中不少關於郵政事項之規定。如刑法第一百三十三條之瀆職罪，第一百八十八條之公共危險罪，第二百零二條、二百零四條、二百零五條之偽造有價證券罪，以及第三百十五條之妨害秘密罪，均就郵務、郵票或書信事項而規定之罪刑也。謂為實質上之郵政法，固無不可。至刑法第十一條規定「本法總則於其他法令有刑罰之規定者，亦適用之。」

郵政法為有刑罰規定之法律，如就廣義言之，刑法總則部分，計共九十九條，謂為同屬郵政法範圍，亦無不可。

二、從郵政法以觀察刑法：郵政法內頗多刑事罰則之規定。例如：

第三十六條：關於私運郵件之規定；

第三十七條：關於冒用郵政專用物之規定；

第三十八條：關於私售郵票明信片之規定；

第三十九條：關於偽造變造假明信片等件之規定；

第四十至第四十一、第四十四及第四十八條：關於加刑及適用刑法之規定；

第四十二條：關於郵件誤收不還之規定；

第四十五至第四十七條：關於拒收、拒運及遺失毀損郵件之規定。

凡此均刑事罰則之規定也。或有疑為行政罰者，殊不知依照二十三年七月五日司法院院字第一〇八七號解釋：「郵政條例內所定罰則，係屬特別刑事法令，凡私運郵件，適用該條例第二十七條科罰者，應以判決行之。當

事人如有不服，自得提起上訴。」又院字第一〇九一號解釋：「郵政條例中關於處罰條規，爲特別刑事法令。凡關於該條例之科罰，均應由司法機關以判決行之。」此可見郵政法內之處罰規定，均刑事特別法也。

(二) 訴訟法 訴訟法可分爲民事訴訟法、刑事訴訟法，及行政訴訟法三種。就民事訴訟法言，郵政機關所爲之私法行爲，應適用民訴程序，自無待言。其直接規定郵政事項者，如第一百二十四條云：「送達由法院書記官交執達員或郵務局行之。」又第二項云：「由郵務局行送達者，以郵差爲送達人。」郵務局既爲法律上執行送達之機關，郵差爲法律上之送達人，則實施送達時，自不能不遵守民事訴訟法上關於送達之規定。是民事訴訟法內送達一節，如視爲郵政法之一部，自非過當。司法行政部與交通部爲便利送達起見，曾會同公布郵局送達訴訟文書實施辦法，益可見關係之切矣。就刑事訴訟法言，其中關於郵務事項之規定，較之民事訴訟法更爲廣闊，不但送達文書依第六十二條規定，得準用民事訴訟法之規定，而依第二百零九條及第二百十條，郵務人員且有偵查犯罪之責。第二百零九條云：「左列各員爲司法警察官，應聽檢察官之指揮，偵查犯罪。」其第三款云：「依法令關於特定事項得行司法警察官之職權者。」第二百十條云：「左列各員爲司法警察，應受檢察官及司法警察官之命令，偵查犯罪。」其第三款云：「依法令關於特定事項得行司法警察之職權者。」而調度司法警察章程內則明定以郵務員爲司法警察官，郵差爲司法警察。此項司法警察官或司法警察，知有犯罪嫌疑者，依法應報告該管檢察官，或司法警察官，並得不待其指揮或命令，逕行調查犯人犯罪情形，及必要之證據，是郵政人員兼有司法職務也。至刑事訴訟法第一百三十五條規定，郵件於某種情形下，得爲扣押，以及扣押之手續若何，此與郵件本身更有直接

關係矣。此外郵政法內亦有關於刑事訴訟程序之規定者。譬如郵政法第四十三條規定：「關於前二條之罪，郵政機關在訴訟程序上，亦得視為被害人。」所謂前二條者，指無故開拆隱匿他人之郵件，或誤收不還，以及因而竊取郵件內財物之謂。郵政機關僅負運送郵件之使命，非郵件所有人，遇有上項情形，郵政機關原非實際被害人，但國家為保護公眾利益起見，賦予郵政機關以被害人之身分，此種規定，在法規上發生兩種效果：一、告訴乃論之罪，郵政機關得為告訴。例如開拆他人書信，係犯妨害秘密罪，依刑法規定係告訴乃論之罪，郵政機關設無被害人之身分，不得有所告訴。二、遇檢察官為不起訴處分時，設使郵政機關僅為告發人，而非告訴人，則郵政機關縱有不服，亦不得聲請再議。此種規定蓋所以補充刑事訴訟法之不足也。茲再就行政訴訟法言：郵政法第三十四條規定：「寄件人或收件人對於郵政機關補償之決定，如有不服，依法提起訴願，」是不服郵政機關補償決定之救濟，應適用訴願法之規定可知。而行政訴訟法第一條：「人民因中央或地方官署之違法處分致損害其權利，經依訴願法提起再訴願，而不服其決定，或提起再訴願二個月，不為決定者，得向行政法院提起行政訴訟。」是訴願在事實上不啻為行政訴訟之初審程序，雖行政訴訟可否適用於郵政機關之補償案件，尚多疑義，但究不無相當關係也。

(四) 私法 私法包括民商兩法而言。郵局雖為政府機關之一，但其作用上與其他行政機關有根本不同之點，即具有營業性質是。郵局依商事原則為公眾服一定之勞務，而利用此項勞務者，亦須按照商事原則，給予郵局以定額價金，以為報酬，故郵局之一舉一動，在在與私法有關。雖郵政機關之行為，大抵制有特別法，以為準繩，但在特別法未有規定者，乃不能不適用普通法則。譬如郵件之遞送，本屬物品遞送之一，凡郵政法未經規定之事項，自

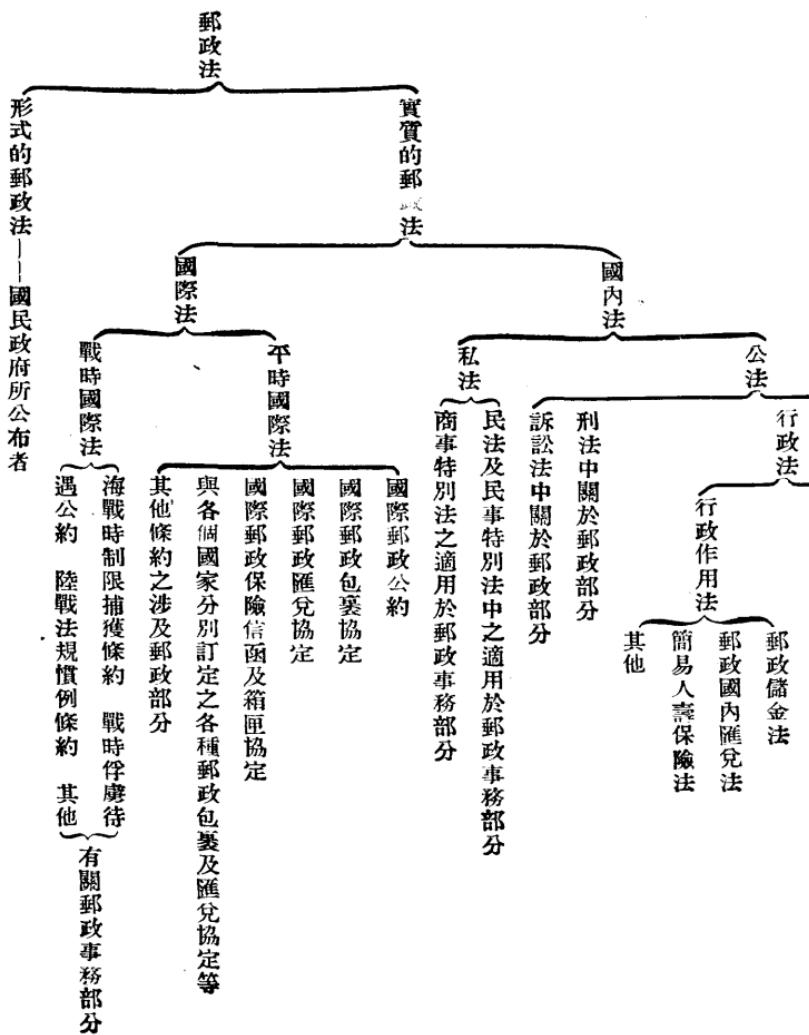
不能不適用民法，又如款項之匯兌儲金之存提，本屬銀行事務之一，在郵政儲金法郵政國內匯兌法未經規定之事項，則適用銀行法、儲蓄銀行法，以及票據法等，亦屬當然之事。至簡易人壽保險事務之與普通保險法有關，更屬顯然。總之郵政為國營企業，其對內行為，雖不失為行政行為，而對外行為，則多屬商事行為，其不能脫離私法範圍，蓋可知矣。

(五) 國際法 國際法之構成，不外條約與先例兩者，而郵政上之條約，尤為特多。就平時國際法言，屬於多數國家之條約者，有國際郵政公約、國際郵政包裹協定、國際郵政匯兌協定、國際郵政保險信函及箱匣協定等是。屬於個別國家之條約者，則由我國與關係國家所訂定，其數甚多。譬如中美中英中蘇等國之各匯兌及包裹協定是。至其他條約之涉及郵政事務者，尤為屈指難計。就戰時國際法言，雖無專指郵政事務而訂立之條約，但普通戰時條約中之涉及郵政事務者，亦復不少。譬如戰時俘虜待遇公約中，關於俘虜通信之規定，海戰時制限捕獲條約陸戰法規慣例條約中關於郵件保護之規定皆是。至國際法中一般原則之適用於郵政者，更屬不勝枚舉。蓋郵政為國際事務，自不能離開國際法之準則，而孤獨存在也。

茲為便於明瞭起見，特將郵政法之範圍，表示如左：

憲法中關於郵政部分





## 第五節 郵政法之沿革

吾國郵傳設置，較各國爲早。周時即有官郵，號爲郵置。步傳馬傳，遞送簡書。夏官大司馬所屬與司馬及校人主馬之官，殆爲管理郵驛之主管官員。孔子云：「德之流行，速於置郵而傳命。」即此之謂。春秋有關於郵傳之紀載，如楚子乘會師于臨品，祁奚乘驛而見范宣子。楚子以驛至于羅納，子木使驛謁諸王。國語晉文公乘驛會秦伯于王城。左傳叔向使貽子產書。呂氏春秋齊君乘驛而自追晏子，及之國郊。史記信陵君列傳：「公子與魏王博，而北境傳舉烽，言趙寇至，且入界。魏王釋博，欲召大臣謀。公子止王曰：『趙王田獵耳，非爲寇也。』」復博如故。王恐，心不在博。居頃，復從北方來傳，言曰：「趙王獵耳，非爲寇也。」魏王大驚。公子曰：「臣之客有能探得趙王陰事者，趙王所爲，客輒以報臣。」云云。「傳」乃官方郵驛，「客輒以報」乃私人常期通信也。又史記以羽檄徵天下兵。呂溫地志圖序云：「漢驛之所通。」風俗通漢改郵爲置，置者度其遠近之間置之也。此足徵郵驛之制。秦漢以前，即已大備，然猶未足以言郵政法之沿革也。我國古無所謂法典，更無所謂郵政法。法典之始，始於李悝之法經。法經計分六篇，盜法、賊法、囚法、捕法、具法。然今僅存其目。商鞅傳之，改法爲律，其詳亦不可考。是當時有無關於郵驛事務之規定，蓋已渺不可稽矣。漢相蕭何更加悝所造戶興廐三篇，謂之九章三律。而郵驛事務則規定於廐律中。前漢書高祖紀：「初，田橫歸彭越，項羽已滅，橫懼誅，與賓客亡入海，上恐其久爲亂，遣使者赦橫曰：『橫來，大者王，小者侯，不來且發兵加誅。』」橫歸，乘傳詣洛陽。如淳注：「律四馬高足爲置傳，四馬中足爲馳傳，四馬下足爲乘傳，一馬二馬爲輶傳，急者乘一乘傳。」章太炎檢論漢律考引之曰：「是漢律有驛傳法式也。」（中略）由是言之，漢律非專刑書，蓋與周官禮經相鄰。

（中略）驛傳法式，宜在廐律矣。其後應劭刪定律令，以爲漢儀。（見晉書刑法志）表稱國之大事，莫尙載籍，逆臣

董卓蕩覆王室，典憲焚燎，靡有子遺，亦以見漢律之所包絡，國典官令，無所不具，非獨刑法而已也。」更據沈家本漢律摭遺內刑法考，對於漢九章律中，涉及郵驛者，摘錄以備參考：

「廐律 逮捕 告反 逮受 登聞道辭（科） 乏軍之興 奉詔不謹 不承用詔書 上言變事 以驚事告急。」

按廐律之目，可考者九。內「奉詔不謹」、「不承用詔書」二目，晉志言係舊典，與廐律文意相連，故入於此。「逮捕」應在捕律，其在此者，逮捕之官司，或當乘傳，故在廐律。漢世「告反」之人，亦得乘傳，故亦在此律……」

雖然，漢初舊制，至東漢則已不行，至魏則廢廐律而爲郵驛令。晉志引魏新律序略云：「秦世舊有廐置乘傳副車食廚，漢初承秦不改，後以費廣稍省，故後漢但設騎置，而無車馬，律猶著其文，則爲虛設，故除廐律，取其可用合科者，以爲郵驛令。」是爲郵政法成爲單行法之始。晉時命賈充等增損漢魏律爲二十篇。於魏刑名中分爲刑名及法例二者。宋齊梁陳及後魏因而不改，爰至北齊，併晉律刑名法例爲名例，又增戶婚一卷。後復改名例爲刑名。周大律二十五篇，復特列婚姻一卷。隋因北齊更爲名例，究其間郵驛規定之詳略如何，已無所考。唐驛制度，史書所載，視前代爲詳。唐書百官志，駕部掌驛傳，凡三十一驛。水驛三百六十所。陸驛一千二百九十七所。水陸相兼八十六所。而唐律規定，尤爲詳盡。迄今猶可得而考者，爰就唐律中擇其相關者，錄之以示梗概：

諸驛使稽程者，一日杖八十二，二日加一等，罪止徒二年。

若軍務要速，加三等。有所廢闕者，違一日加役流。以故陷敗戶口軍人城戍者絞。

諸驛使無故以書寄人行之，及受寄者徒一年。若致稽程，以行者爲首，驛使爲從。卽爲軍事警急而稽留者，以驛使爲首，行者爲從。有所廢闕者，從前條。其非專使之書而便寄者，勿論。

諸文書應遣驛而不遣驛，及不應遣驛而遣驛者，杖一百。若依式應須遣使詣闕而不遣者，罪亦如之。諸驛使受書不依題署，誤詣他所者，隨所稽留，以行書稽程論減二等。若由題署者誤，坐其題署者。諸增乘驛馬者，一匹徒一年。一匹加一等。應乘驛驅而乘馬者減一等。主司知情，與同罪。不知情者，勿論。餘條驛司準此。

諸乘驛馬輒枉道者，一里杖一百，五里加一等。罪止徒二年。越至他所者，各加一等。謂越過所詣之處。經驛不換馬者，杖八十。無馬者不坐。

諸乘驛馬齎私物：謂非隨身衣仗者。一斤杖六十，十斤加一等。罪止徒一年。驛驥減二等。餘條驛驥準此。

諸用符節事訖應輸納，而稽留者，一日笞五十二，二日加一等，十日徒一年。

賊盜：

諸盜制書者徒二年。官文書杖一百。重害文書加一等。紙券又加一等。亦謂貪利之無所施用者。重害謂徒罪以上獄案，及婚姻、良賤、勳賞、黜陟、授官、免除之類。

卽盜應除文案者，依凡盜法。

諸盜宮殿門符，發兵符，傳符者，流二千里。

詐僞

諸詐乘驛馬，加役流，驛關等知情與同罪。不知情減二等。關謂應檢問之處。有符券者不坐。謂盜得真符券，及僞作不可覺知者。其未應乘驛馬而輒乘者，徒一年。輒乘謂有當乘之理，未得符券者。

雜律

諸不應入驛而入者笞四十。輒受供給者杖一百。計賊重者準盜論。雖應入驛，不合受供給而受者，罪亦如之。

諸棄毀制書及官文書者，準盜論。亡失及誤毀者，各減二等。毀須失文字、若欲動事者，從詐增減法。其誤毀失符移解牒者杖六十。謂未入所司，而有本案者。

諸私發官文書印封視書者杖六十。制書杖八十。若密事各依漏泄坐減二等。卽誤發視者，各減二等。不視者不坐。

唐律淵源於隋之開皇律。唐律既如是其詳盡，則唐以前之律令中，必有郵驛事項之規定，殆不難想像及之。宋元律在大體上皆因唐律之舊，僅篇目稍有移易。宋史：宋始以驛卒代兵役，是爲郵驛上一種改革。元驛極爲雄偉，元混一歐亞，東起太平洋，西至多瑙河波羅的海地中海，南至印度洋，北迄北冰洋，皆隸版圖，幅員之廣，古今未有，而郵

驛之設，亦極爲完備。據元史兵志所載。

「元制，站赤者，驛傳之譯名也。蓋以通達邊情，布宣號令，古人所謂置郵而傳命，未有重於此者焉。凡站，陸則以馬以牛，或以驢，或以車，而水則以舟。其給驛傳璽書，謂之鋪馬聖旨，遇軍務之急，則可以金字圓符爲信，銀字者次之。內則掌之天府，外則國人之爲長官者主之。其官有驛令，有提領。又置脫脫禾孫於關會之地，以司辯詰。皆總之於通政院及中書兵部。而站戶闕乏逃亡，則可以時僉補，且加賑恤焉。於是四方往來之使，止則有館舍，頓則有供帳，饑渴則有飲食，而梯航畢達，海宇會同，元之天下，視前所以爲極盛也。」

元典章政典第二十七類驛傳。據永樂大典內收經世大典元朝典章，自斷例起，至恤站赤共五十四條。凡關於郵驛管理、組織、設置、站官、站戶、給驛、鋪馬、站船、視察律令，大致備。據大典轉引成憲綱要，其編制以治罪重輕爲經，以驛站通例等爲緯，下敍歷來記事，頗有律例規模，惜文字蕪雜，不便徵引耳。明初以中書析爲六部，而修律亦分吏戶禮兵刑工六曹，律之刑式，爲之一變。郵驛事務，屬於兵曹，其形式雖經變更，而按諸實質，則與唐律規定，固仍相彷彿也。大清律例則首名例，次吏律二卷，戶律七卷，禮律二卷，兵律五卷，刑律十一卷，工律二卷。而兵律五卷之卷目，則爲宮衛、軍政、關津廐牧、郵驛是。郵驛律已別於廐牧而自成一卷矣。按其組織，驛站之設施，綰於京師之兵部，特設一司，曰車駕司，主管所有京外驛務。此外於京內更設兩機關，一曰馬館，專司供給夫馬之事。一曰捷報處，專司承發內廷交寄文件，並承達各省馳驛進呈之軍報稟摺。復由兵部派遣提塘十六員，分駐各省及黃河運河一帶，由各省按察使管理。光緒二年，驛站之外，復設文報局，專爲寄遞出使各國公署之官書。然以上均舊式郵政也。其律令之形式

與實質，當不出舊制範圍。及民國成立後，新式郵政之基礎，逐漸完成，而中國法制之改革運動，亦於是時風起雲湧，於是郵政法之制定，乃成爲當時之急務。民元以來，歷年時有派員議訂郵律之事，惟頭緒繁雜，考訂難周，時作時輟，迄無成議。迨四年六月始設郵律起草委員會，遴派部局華洋人員，草擬郵律。嗣由郵傳司會商郵政總局迭經修改，八年三月始成郵政條例草案，由部送法制局審查，經法制局與部往復磋商修改。四月由部提出國務會議，轉行國會，依法辦理。嗣經衆議院通過，移送參議院審議。未幾，國會停議，案懸未決。十年九月交通部因太平洋會議開會在即，此項條例之頒布，於撤消客郵事，頗關重要，遂提出國務會議，請先以教令公布，經國務會議議決照辦，乃由部呈請大總統於十月十二日以教令公布。全條例共四十七條。（原文附後）及國民政府成立，依十六年八月十二日國民政府令，仍暫准援用。惟當時之郵政條例係以日本之郵便法爲藍本，因太平洋會議中應付客郵問題，草草公布，其間條文規定，諸多未備，施行以來，頗感窒礙。交通部之法規委員會乃於二十年間，會同郵政總局從事起草郵政法。時著者適承乏郵政總局法律秘書職務，當時亦爲起草之一人。經年研究，一面採取各國成規，一面準酌本國狀況，根據中央政治會議議定之原則，以及歷來經驗，擬成郵政法草案，經送立法院審議後，由國民政府於二十六年七月五日公布。全文共五十條。惟當時以郵政規程尚未制定，郵政規程實爲郵政法之施行細則。而其時正在施行之郵政章程係外籍郵員，從英國郵政章程中翻譯而來，不獨內容窳陋，其條文亦極凌亂不整，故郵政法雖已公布，而其施行日期，乃不能不稍有所待。嗣著者奉命起草郵政規程，經年之後，成草案四百八十七條，呈由交通部轉呈行政院核定後，於二十五年十月三十日由交通部以部令公布。時國民政府明令郵政法於二十五年十一月一

日施行，郵政規程因亦於同日施行焉。

附 郵政條例 民國十年十月十二日北京政府教令公布現已失效

第一條 郵政事業專由國家經營。

第二條 信函明信片之收取、寄發、及投遞，爲郵政事業。

第三條 郵政機關除第二條事項外，得兼營左列各種物件之收取寄發及投遞。

一、報紙書籍及其他印刷物

二、貨樣及貿易契據

三、其他可以遞送之件

信函、明信片、及前項各種郵件之重量、尺寸，於郵政章程定之。

第四條 左列事務，亦得由郵政機關兼營。

一、匯兌；

二、包裹；

三、儲金；

四、凡加入萬國郵會各國之郵政機關所經營之事務；  
五、其他依法律命令之所定，屬於郵政機關之事務。

第五條 無論何人，不得經營第二條之事業，但左列各款，不在此項：

一、承攬運送業者，隨貨物發送之憑券；

二、臨時僱用，或委託特定之一人向特定之一人，收取或遞送信函。

第六條 郵費之交付，以郵局發行之郵票、明信片、郵製信箋及照章蓋用之郵政事務戳記，或立券報紙上之戳記表示之。

郵費定率，於郵政章程定之。

第七條 郵票及郵局發行之明信片、郵製信箋，有污損時，失其效力。

第八條 郵政機關之員役，因執行職務，暨所有郵件包裹及郵政公用物，經過道路、橋梁、關津及其他交通線上，有優先通行權。並得免納通行費。遇有城垣地方，當城門已閉時，得隨時請求開放。

第九條 郵政機關得於道路、官署、學校、宅地、商店、工場及其他公眾出入之處所，設置收受郵件專用器具，但除道路外，須得管理人之同意。

第十條 郵政機關公用物，除由外洋運到各件，應納海關進口稅外，概免各種稅捐。

第十一條 關於郵政事務，無能力者，對於郵政機關之行為，視為有能力者之行為。

第十二條 檢察官、警察官及其他地方行政官，除依本條例之規定，應負完全之責任外，對於郵政事務及郵政產業，須以實力維持保護之。

第十三條 所有在本國之鐵路，均須依交通部所定辦法，負運送郵件及包裹之責。

鐵路因運送郵件暨包裹，須備有足容郵政機關員役及郵件包裹之車輛。

第十四條 凡船舶往來於中國各口岸，或由中國口岸開往外國口岸者，均負有沿途代運郵件暨包裹之責。

第十五條 凡航行於內河之輪船，及其他定期往來於一定航路以運送為業之船，均有免費代運沿途郵件及包裹之責。但遇有重大包裹，得由郵政機關酌給酬費。

第十六條 長途汽車，無論開往何處，均須依交通部之所定，負代運郵件及包裹之責。

第十七條 飛艇飛機及其他各種航空之具，在中國領土於一定區域內，准許飛行者，須依交通部所定辦法，負代運郵件之責。

第十八條 依第十三條至第十七條之規定，有代運郵件及包裹之責者，在車船開行前，應將郵政機關交運之件，逐漸接收；車船到達後，應即按照郵政機關所指定之郵政機關，逐漸點交。

第十九條 郵政機關員役不得開拆他人之封緘信函，或洩漏明信片所載之內容。但依法律之規定，應由主管官署檢閱或扣留者，不在此限。

郵政機關人員，不得侵犯郵政匯兌及儲金之款項。

第二十條 郵政機關員役，關於其職務事項，未經該管長官特准，不得為法律上之證人。

第二十一條 各種郵件及包裹，均須設法遞交表面所指定之受取人。如因受取人之所在不明，實屬無法遞交時，

應即退還寄件人。

受取人及寄件人之所在不明，無法遞交，亦不能退還時，應由郵政機關於相當期間內公告之，依前項規定公告後，仍無人受取之郵件及包裹得由郵政機關處分之。

公告之期間及方法，於郵政章程定之。

第二十二條 前條之規定，於郵政匯款準用之。

第二十三條 掛號快遞郵件，如有遺失，保險郵件、包裹及保險包裹，如有遺失毀損時，寄件人得向郵政機關請求損害賠償。但有左列情事之一者，不在此限。

一、其損失之事由，出於寄件人或受取人之過失者；

二、郵件之性質有瑕疵者；

三、因天災地變及其他不可抗力而損失者；

四、在外國境內遺失，依其國之法令，不負賠償責任者。

前項賠償之方法，於郵政章程定之。

第二十四條 掛號、快遞及保險郵件、包裹及保險包裹，如有遺失，或誤投，或遲延，或無法投遞，致寄件人或受取人直接間接發生損害時，郵政機關除照前條賠償外，不負其他責任。

前項郵件包封及包裹內附裝之某物，如有遺失，或損壞，致寄件人或受取人直接或間接耗有費用者，郵局亦不

負責。

第二十五條 各種郵件及包裹，依寄件人之指定，遞交受取人或退還寄件人時，如表面無私拆痕跡，重量並不減少者，不得以毀損論。重量雖減少，其減少之原因，由於該物件之特性者，亦同。

第二十六條 郵政機關因欲確知受取人之真偽，得使受取人為必要之證明。

第二十七條 違反第五條之規定者，處以五百圓以下，五十圓以上之罰金，並按郵章所規定之數，將各該郵件，科罰郵資。

第二十八條 偽造或變造郵票，及郵局發行之明信片，郵製信箋者，依刑律偽造有價證券罪處斷。其知情而發售或行使者，亦同。

郵政機關員役犯前項之罪者，加一等處罰。

第二十九條 冒用郵政專用物，及其旗幟標誌者，依刑律第二百十五條加一等處罰。

第三十條 郵政機關員役，違反第十九條第一項之規定者，依刑律第三百六十二條，加一等處罰。違反第十九條第二項之規定，有竊盜或侵占之情事者，依刑律第三百六十七條或三百九十二條加一等處罰。

第三十一條 郵政機關員役，竊取郵件包裹之全部，或一部分者，依刑律竊盜罪加一等處罰。其剝脫或竊取郵票者，亦同。

第三十二條 第三十條第三十一條之規定，於有代運郵件之責者，適用之。

第三十三條 郵政機關員役無正當事由，拒絕寄件人之交寄郵件，或將郵件遺失，或故意延誤，或毀損者，處以百圓以下五圓以上之罰金。

第三十四條 騙取竊取或無故開拆藏匿毀棄他人之郵件者，依刑律第三百六十二條處斷。

第三十五條 騙取或竊取他人郵寄之財物者，依刑律詐欺取財罪處斷。

第三十六條 誤取他人郵件，因惡意不將郵件繳還者，依第三十四條之規定，減一等處斷，如竊取郵件內之財物者，應依刑律竊盜罪之規定，并從俱發罪例處斷。

第三十七條 第三十四條至第三十六條之犯罪者，依被害人之請求，仍負損害賠償之責。

第三十八條 於明記價值之信函，包裹，浮報價值，或捏報價值者，依刑律第三百八十二條處罰。其利用郵件以售其詐欺取財者，亦同。

第三十九條 於郵政機關員役執行職務時，加以妨害者，依刑律妨害公務罪處斷。

第四十條 未經郵政機關許可，發賣郵票明信片及郵製信箋者，處以五十元以下，五元以上之罰金。

第四十一條 無論何人，利用郵件藉圖漏稅者，依關於課稅之法令處斷。

第四十二條 無論何人，利用郵件寄送違禁物品者，依刑律及其他法令之規定處罰。

第四十三條 負代運郵件之責者，有左列各款情事之一時，如係個人，處以五十圓以下，五元以上之罰金。如係公司或合夥，處以五百圓以下，五十圓以上之罰金，並得酌量情形，停止其營業。

一、無正當事由，拒絕郵件之代運者；  
二、遺失郵件，或故意延誤毀損者；  
三、違反禁制者。

**第四十四條** 依本條例之規定，受刑律之制裁者，其從犯不適用刑律減等之規定。

郵政機關員役，依本條例受刑罰之宣告者，不得復從事於郵政機關之職務。

**第四十五條** 關於郵政事務，遇有萬國郵會發生之事項，應由郵政總局承交通總長之指揮處理之。

**第四十六條** 本條例施行前，以第二條之事項為營業，曾經郵政局許可，或於本條例施行後三個月以內，呈請郵政局許可者，視為郵政局之代理機關，不適用第五條之規定。但郵政局認為必要時，得停止其郵政營業。

**第四十七條** 本條例自公布日施行。

## 第二章 郵政組織

### 第一節 國內組織

#### 第一款 國內組織之沿革

稽諸史乘，我國郵傳之興始自有周。其間制度之興廢，與夫組織之釐定，幾於代有變更。本篇以非歷史敘述，不欲多所論列，其詳可參閱樓翼孫著中國郵驛發達史一書。惟為明瞭現時組織法之淵源起見，不能不就我國新式郵政之沿革，略述梗概。中國一切新事業之發軔，無不由外交上之壓迫所致。郵政自亦不能例外。新式郵政之動機，條約使之然也。新式郵政之發展，客郵使之然也。至政治思想革新以後，清代成立憲政編查館，釐定行政綱目，其影響郵政組織之統一，厥功尤偉。溯自清咸豐七年訂立中英天津條約，其間有關於收發文件之規定，事雖妨礙我國郵權，然因此項條約上之壓迫，實已奠定新式郵政之基。其第四款云：

「大英欽差大臣並各隨員等，皆可任便往來，收發文件，行裝囊箱，不得有人擅行啓拆，由沿海無論何處，皆可送文，專差同大清驛站差使，一律保安照料。凡有大英欽差大臣各式費用，皆由英國支理，與中國無涉。總之泰西各國，於此等大臣向為合宜例准，應有優待之處，皆一律行辦。」

同治二年訂立中丹天津條約。其時係由英使威妥瑪代請而訂，一切以英約爲藍本，故於該約第四款亦有相似規定。其辭云：

「大丹君主欽差大臣並各隨員等，皆可往來內地各處，所有收發文件，行裝囊箱，無論沿海何處，皆可送文，不得有人擅行拆啓。專差同大清驛站弁兵，一律保安照料。凡有大臣並各省眷屬隨員等各項費用，皆由丹國支領，與中國無涉。總之丹國大臣入華，當照泰西各國於代國大臣向爲合宜優待之處，同一優禮相待。」

其後同治三年日斯巴尼亞國條約第三款，四年比利時國條約第四款，五年義大利國條約第四款，均有類似規定。自是我國有保護各公使館郵差之責。嗣因辦理不便，改由總理各國通商事務衙門飭驛代寄。至總稅務司入京辦公，凡各口稅務司往來文件，亦由總理衙門代寄，於北京天津兩處用郵差往來。然每年祇經辦九閱月，每年十二月至次年二月杪，天津海口封凍，北京公使館之郵件，須改由鎮江寄發，用馬差往來北京鎮江間，途中經行十二日，所過路程均極危險，總理衙門因條約上有保護此項郵件之義務，以爲此項郵件事務，移交總稅務司署辦理，較爲便利。同治五年始訂定由總稅務司處彙集各駐京大臣文件，於天津封河後，按定期轉交總理衙門代寄，至開河後即由總稅務司自行飭差遞津，轉爲寄滬。嗣總稅務司復謀冬季郵運之便利，於京津間設置常差來往，並於總稅務司公署內添設郵務辦事處，然當時之所謂郵遞事務，僅以使館及海關文件爲限，固未嘗推及私人函件也。同治六年十二月間，始推行於天津之僑民，准以寄交上海之郵件一袋，隨同北京郵件一併寄發，但僅以洋文信函爲限。迨至光緒二年，此項郵務辦事處逐漸擴充，始收寄普通人民往來各通商口岸之信件，是已略具近代郵政之芻形。

矣。是年五月間總理衙門交總稅務司單內，有通商口岸及就近地方設立送信官局，由總稅務司管理之議，並函商北洋大臣直隸總督李鴻章，四年得復，擬開設京城天津煙台牛莊上海五處，略仿泰西郵政辦法，交赫德管理。時九江鎮江兩關道亦稟請於通商口岸設局，經北洋大臣飭爲試辦，是爲我國新式郵政試辦之始。

光緒四年，天津北京間開辦騎差郵路，由天津稅務司德璀琳管理，並試辦華洋書信館，由北京牛莊天津煙台及上海之本地商家，設立代理處。五年十一月總稅務司通令推廣郵務，派德璀琳爲郵政司，整理各埠所設郵務辦事處之一切事務。於是天津遂爲總匯機關。當時稱爲海關撥駢達(Post)書信館。八年在福建以北各埠，開辦專寄洋文信函之郵務，並試辦書信館一處，與各海關郵務相輔而行，以寄遞國人之信件。然當時均屬試辦性質，既無確定章程，又未奉旨設立，固猶未得視爲正式郵局也。而其時外交侵略，日甚一日，凡與東方有商務關係者，爭以設立客郵爲事，有識之士，慄焉憂之。故甯江各關道稟總理衙門，每以稅關郵局未經奏定，外人得以藉口爲言。光緒十八年冬，赫德函致總理衙門，亦謂數年來創辦艱難，若再不奏請設立官郵局，以推廣爲抵制之計，恐將生枝節等語。十九年總理衙門又迭接南北洋大臣劉坤一、李鴻章咨稱，上海英美工部局現議增設各口信局，異日中國再議推廣，必更維艱云云。因外交上之壓迫，乃得於二十二年二月奉旨正式設局，即將海關所設之撥駢達書信館，改爲郵政局。內地於水陸衝要之處，亦逐漸添設。昔日受總稅務司管轄之各郵務辦事處，均改稱郵政總局，其管轄範圍，仍以海關管轄區爲標準。如轄境較大者，則分設副總局，以資助理，而各總局則統轄於北京郵政總署。全國共分三十五郵界：北京、天津、芝罘、濟南、膠州、重慶、宜昌、沙市、岳州、漢口、九江、蕪湖、南京、鎮江、上海、蘇州、甯波、杭州、溫州、三都澳、福州。

澳門、汕頭、梧州、三水、廣州、瓊州、北海、龍州、蒙自、思茅、騰越、長沙、大通、每界設一郵政總局。副郵界五|太原、開封、成都、貴陽、西安。每一副郵界，則設副郵政總局。郵政總局設郵政司一人，副總局設副郵政司一人，而北京總署則設總辦人，其下設司帳、巡查司事、供事若干人。此其組織之大概也。

其時郵政總署係歸總稅務司署直轄，故隸總理衙門。及光緒三十二年六月外交部成立，即改隸外交部。嗣設稅務處，隸於稅務大臣。三十二年九月創設郵傳部，部置郵政司，專管郵政事宜。維時郵政尚未從海關收回，憲政編查館奏定行政綱目，規定郵傳部郵政司掌全國郵政，註明郵政局現在由稅務司辦理，亟應改歸郵傳部。於是郵傳部與稅務處等商接收辦法，終以周折重重，迄無端倪。宣統元年八月，憲政編查館復奏稱：郵政附屬稅務司，本在未設專部以前，暫歸管轄，今既有專官，自應責成該部掌官會商稅務大臣籌備收回方法等語，以是經年籌商，終於宣統三年五月一日，由郵傳部實行接收。同時亦進行改組，郵政總署稱郵政總局。分文牘、通譯、稽核、三股。置局長總辦會辦三人。每股設股長副股長各一人。及至民國元年交通部成立，大概承郵傳部舊有規模，部內置一郵政司，外設一郵政總局，局內分總務、通譯、稽核、供應四股。二年復增至六股，並改訂名稱，即總務、文牘、稽核、營業、聯郵、供應是。其郵區之劃分，則改以行政上之省區爲標準，雖間有一省分設二區，或數省合設一區者，但大多數已與省區相符。每區設郵務管理局一所，統轄全區事務，其下則分一二三等郵局。八年總局內增設儲金股，爲郵局並營儲金業務之嚆矢。嗣後終北京政府時代，迄無變更。逮至國民政府奠都南京，交通部於十六年十月十五日公布郵政總局暫行章程十四條，是爲郵政組織，見於法規之始。（原條見本款附錄一）十七年間交通部因南北郵政業告統一，另擬郵

政總局章程十五條，（原條文見本款附錄二）呈奉國民政府十七年八月二十三日令准備案，於八月二十四日以部令公布，是已具組織法之雋形矣。十八年三月二十三日復經交通部呈奉國民政府令准修正。（修正條文見本款附錄三）嗣因交通部接受郵政司司長劉書蕃之建議，將郵政總局內之儲金匯兌兩股，由郵政總局劃出，另設郵政儲金匯業總局，國民政府於十九年一月六日公布郵政儲金匯業總局章程計十五條，（原條文見本款附錄四）此為郵政組織上之重大改革，其為利為弊，迄今聚訟紛紜。二十年六月二十九日國民政府同時公布郵政總局組織法及郵政儲金匯業總局組織法，（原條文均見本款附錄五及附錄六）自是始有組織法之公布。惟是郵政人員當時極不滿於儲匯事務之另設專局，二十一年五月初上海郵務工會及郵務職工會聯名提出鞏固郵基具體方案，未得交通部採納，致釀成全國郵務罷工風潮。行政院五月三十一日開第三十七次會議議決組織郵政經濟制度研究委員會，並於研究委員會下設專門委員會，聘樓祖詒沈養義等為專門委員，半年後該專門委員會繕就報告書，供交通部參考，確定郵務儲匯合設原則。直至二十四年三月一日國民政府公布交通部郵政總局組織法，及郵政儲金匯業局組織法，以郵政儲金匯業局直隸於郵政總局，於是現行之郵政組織，於焉確立。

### 附錄一 國民政府交通部郵政總局暫行章程

十六年十月十五日交通部部令公布現已失效

第一條 郵政總局依據交通部組織法第十六條之規定組織之。直隸於國民政府交通部，管理全國郵政事務。

第二條 郵政總局設職員於左：

(1) 局長(Director General)

(1) 總辦(Co-Director General)

(II) 股長(Secretaries)

(四) 副股長(Assistant Secretaries)

(五) 股員(assistants and clerks)

第三條 郵政總局處理事務，暫設總務、稽核、兩股。監督指揮各區郵政事務。

第四條 局長由交通部長派任，承交通部長之命，督理郵政事務。

第五條 總辦由交通部長派任，襄助辦理郵政事務。

第六條 股長承長官之命，分掌各股事務。副股長及股員分理各股事務。

第七條 總局股長、副股長、各郵區郵務長、副郵務長，均由局長會同總辦遴員陳明交通部長核准派充。

第八條 總局各股長、副股長、各郵區郵務長、副郵務長，應呈請交通部長發給任命狀。各省郵務官，由局長委任，隨時呈報交通部長備案。

第九條 郵政總局及各郵區每月收支總數，應備冊報由稽核股股長及局長總辦簽字，呈送交通部長核准。

第十條 總局每日收發公文，均由局長總辦會同商酌辦理，簽字負責。惟關於重要事件及一切章程，應由局長總辦擬訂呈請交通部長核准公布施行。

第十一條 郵政總局每年底結存之盈餘，應存放銀行，遇提用時，須經局長總辦會同簽字。

第十二條 郵政總局爲辦事便利計，所有股長副股長股員皆由服務郵政人員調用。

第十三條 郵政總局辦理文牘等件，得設秘書及雇員。

第十四條 本暫行章程自公布日施行。

附錄二 國民政府交通部郵政總局章程

民國十七年八月廿三日國民政府令  
准廿四日交通部部令公布現已失效

第一條 郵政總局依國民政府交通部組織法第十九條之規定組織之。直隸於交通部，管理全國郵政事務。

第二條 郵政總局設左列十處：

(一) 總務處

(二) 秘書處

(三) 考績處

(四) 財務處

(五) 稽核處

(六) 經劃處

(七) 供應處

(八) 聯郵處

(九) 汇兌處

(十) 儲金處

第三條 郵政總局設置左列職員：

(一) 總政總辦(Director General of Posts)

(二) 會辦(Co-Director General)

(三) 處長(Secretaries)

(四) 副處長(Assistant Secretaries)

(五) 佐理員(Assistants)

(六) 事務員(Postal Officers and clerks)

第四條 郵政總辦由交通部長呈請國民政府簡派，承部長之命，管理全國郵政事務。

第五條 會辦由交通部長派任，襄助總辦辦理郵政事務。

第六條 處長由總辦會辦會同遴員，呈請交通部長委派，承長官之命，分掌各處事務。

第七條 副處長佐理員事務員由總辦會辦委任之。副處長佐理員均須呈報交通部備案。

第八條 各區郵務長，由總辦會辦會同遴員，呈請交通部長委派。各區副郵務長郵務員由總辦會辦委任，呈報交通部備案。

第九條 郵政總局職員，概以曾經服務郵政人員充任。

第十條 郵政總局爲辦理文牘事務，得另設秘書二員至四員，由總會辦委任之，并得酌用書記若干員。

第十一條 郵政總局及各郵區每月收支總數，應由稽核處處長造具清冊，送請總辦會辦簽核，轉呈交通部鑒核。

第十二條 郵政總局所有款項，均應用郵政總局名義，存放銀行，一切收支，概須經總會辦會同簽字，方爲有效。

第十三條 關於郵政重要章程及契約，均由總局擬定，呈候交通部核准施行。

第十四條 郵政總局辦事細則另定之。

第十五條 本章程自呈奉國民政府核准之日起施行。

附錄三 郵政總局章程修正各條十八年三月廿三日交通部呈奉  
國民政府令准修正現已失效

第一條 郵政總局依國民政府交通部組織法第五條之規定組織之。直隸於交通部，管理全國郵政事務。

第三條 郵政總局設置左列職員：

(一) 郵政總辦

(二) 會辦

(三) 副會辦

(四) 處長

(五) 副處長

(六) 佐理員

(七) 事務員

第四條 郵政總辦由交通部長，提請行政院核呈國民政府簡派，承部長之命，管理全國郵政事宜。

第五條 會辦副會辦由交通部長派任，襄助總辦辦理郵政事務。

第九條 郵政總局會辦以下職員，概以曾經服務郵政人員充任。

第十條 郵政總辦為辦理文牘事務，得另設秘書二員至四員，並得酌用書記若干員。

附錄四 交通部郵政儲金匯業總局章程

十九年一月六日國民政府公布現已失效

第一條 郵政儲金匯業總局依國民政府交通部組織法第五條之規定組織之。直隸於交通部，管理全國郵政儲金及匯兌等事務。

第二條 郵政儲金匯業總局設於首都或上海，其他各處業務，由指定之各郵局兼辦之。於必要時，得設分局專辦。

第三條 郵政儲金匯業總局，設總辦一人，由交通部長呈請簡派，承部長之命，管理全國郵政儲金匯業事宜。

總辦任期三年，期滿後，得續派連任。

第四條 郵政儲金匯業總局，設會辦二人，由交通部長派任，襄助總辦辦理郵政儲金匯業事務。

第五條 郵政儲金匯業總局設總務、營業、會計、儲金匯兌、劃撥、保險等處。

第六條 郵政儲金匯業總局各處各設處長一人，承長官之命，分掌處務。

第七條 郵政儲金匯業總局除辦理各種儲金，並國內外匯劃暨保險外，得經行政院核准，經理其他性質相同事業。

第八條 郵政儲金匯業總局每年應編造支出預算書，呈由交通部審核，歸入郵政預算，轉送國民政府審計機關核准。

第九條 郵政儲金匯業總局以每年六月終爲總決算期，應編造表冊書類，呈報交通部，歸入郵政決算，分呈國民政府備查，并刊佈各種報告書。

第十條 每年郵政儲金匯業淨餘項下，除留十分之二爲公積金及特別準備金外，其餘報請交通部併歸郵政收入帳內。

第十一條 郵政儲金匯業總局所有收支款項，概須經總會辦中之二人，會同簽字，方爲有效。

第十二條 郵政儲金設監察委員會，以財政部長、交通部長、審計部長、郵政儲金匯業總局總辦、郵政總局總辦五人組織之。

第十三條 郵政儲金匯兌悉按現行條例章程辦理，如遇條例有修改必要時，應呈請交通部轉呈行政院核准。

第十四條 郵政儲金匯業總局辦事細則，另定之。

第十五條 本章程呈請行政院轉呈國民政府公佈施行。

第一條 郵政總局直轄於交通部，管理全國郵務，指揮監督各省區郵政管理局。

第二條 郵政總局設局長一人，簡派。承交通部長之命，綜理局務。副局長一人，由交通部部長派用，襄助局長處理局務。

第三條 郵政總局設總務、會計、經劃、聯郵、供應、五處。

前項各處設處長一人，副處長一人。由局長於郵務長副郵務長中，遴員呈請交通部部長委用，承長官之命，分掌處務。

第四條 郵政總局得設主任祕書一人，祕書二人至四人，由局長遴員，呈請交通部部長委用，承長官之命，辦理文書事務。

第五條 郵政總局設處員一百人至一百三十人，由局長於各級郵務員郵務佐中，分別選用，承長官之命，辦理各處事務。

第六條 郵政總局每年應擬具歲入歲出預算書，呈請交通部核轉。

第七條 郵政總局於會計年度終了時，應編造歲入歲出決算書，呈請交通部核轉。

第八條 郵政總局收支款項，均應用郵政總局名義，經局長副局長會同簽字。

第九條 郵政總局訂定關於郵務之章程及契約，應呈經交通部核准。

第十條 郵政總局辦事細則由交通部定之。

第十一條 本法自公佈日施行。

附錄六 郵政儲金匯業總局組織法

二十九年六月二十九日國民政府公布現已失效

第一條 郵政儲金匯業總局，直轄於交通部，管理全國郵政儲金及匯兌事務。

第二條 郵政儲金匯業總局對於各地業務，指定各郵局兼辦之。但交通重要地點，經交通部呈請行政院核准，得設分局。

郵政儲金匯業總局對於各郵局辦理郵政儲金及匯兌事務，有指揮監督之權。

第三條 郵政儲金匯業總局設局長一人，簡派承交通部部長之命，綜理局務。副局長二人，由交通部長派用，襄助局長分掌營業會計事務。

第四條 郵政儲金匯業總局設總務、營業、會計、儲金、匯兌、劃撥、保險、七處。

前項各處，設處長一人，副處長一人，由交通部部長委用，承長官之命，分掌處務。

第五條 郵政儲金匯業總局設主任祕書一人，祕書二人至四人，由局長呈請交通部部長委用，承長官之命，辦理文書事務。

第六條 郵政儲金匯業總局設處員六十人至八十人，由局長委用，承處長之命，辦理各處事務。

第七條 郵政儲金匯業總局每年應擬具歲入歲出預算書，呈請交通部核轉。

第八條 郵政儲金匯業總局於會計年度終了時，應編造歲入歲出決算書，呈請交通部核轉，並刊布各種報告書。

第九條 每年度郵政儲金匯業淨餘項下除以十分之三爲公積金及特別準備金外其餘報解交通部歸併郵務收入之內。

第十條 郵政儲金匯業總局收支款項，均應用郵政儲金匯業總局名義，經局長副局長會同簽字。

第十一條 郵政儲金匯業總局設監察委員會，其委員由國民政府特派三人，及交通部部長財政部部長審計部部長交通部郵政司司長充任之。

前項監察委員會規則由行政院定之。

第十二條 郵政儲金匯業總局辦事細則，由交通部定之。

第十三條 本法自公布日施行。

## 第二款 國內組織之現狀

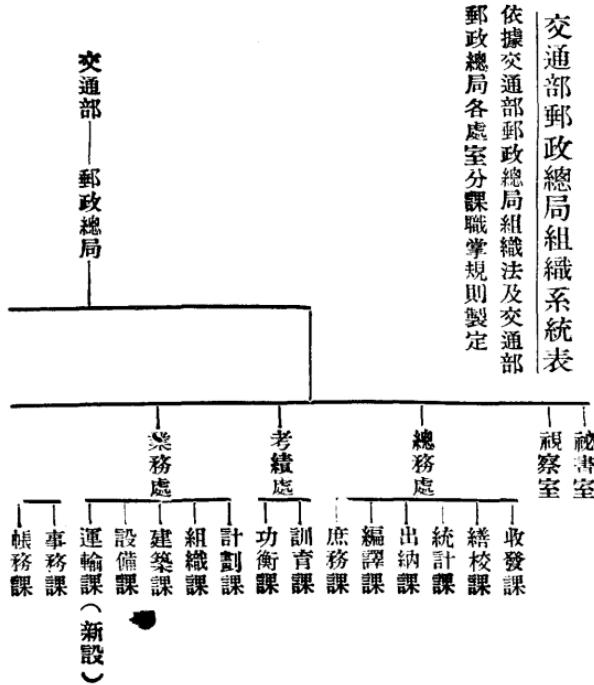
一、郵政總局 郵政總局爲郵務行政之中央機關，直隸於交通部，管理全國郵務，指揮監督所屬各機關。（組織法第一條）其組織法公布於二十四年三月一日，總局以內置總務、考績、業務、計核、聯郵、供應六處。六處以外，並設祕書視察兩室。處以下，分設各課。依照二十五年一月三十一日局令公布之交通部郵政總局各處室分課職掌規則第二條之規定：總務處設收發、繕校、統計、出納、編譯、庶務六課。考績處設訓育、功衡兩課。業務處設計劃、組織、建築、設備四課。計核處設事務、帳務、稽核、特款及印票監視五課。聯郵處設通運、審核兩課。供應處設事務、出納、機械、印務、文具、採辦六課。視察室及祕書室不分課。總局設局長一人，簡任。承交通部部長之命，綜理局務。副局長二人，由交

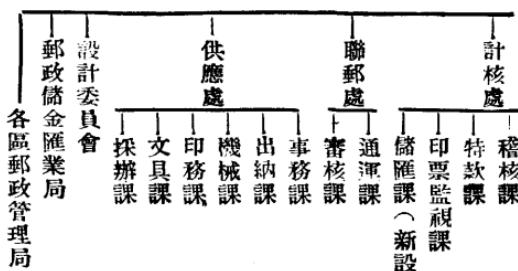
通部部長遴派。一人襄助局長處理局務，一人兼任郵政儲金匯業局局長。各處則設處長副處長各一人，由局長於郵政人員中遴選，呈請交通部部長委用，承長官之命，分掌處務。視察室設視察長一人，視察二人至四人，副視察二人至四人，由局長於郵政人員中遴選，呈請交通部部長委用，承長官之命，視察各地方郵務。祕書室設主任祕書一人，祕書二人至四人，由局長遴派，呈請交通部部長委用，承長官之命，辦理文書事務。此外設處員一百人至一百三十人，由局長於郵政人員中遴選委用，承長官之命，辦理各處事務。此其郵政總局之組織大綱也。至其工作之分配，依照二十四年七月九日交通部公布之郵政總局辦事規則第三章之規定，各處室之職掌，可略述如次：總務處掌下列事項：一、關於印信之典守事項；二、關於各處會室文稿會議簽事項；三、關於文書之收發、分配、繕校及保管事項；四、關於統計及年報等之編製事項；五、關於資產之保險事項；六、關於財務之調度，現金之出納，及證券往來摺據等之保管事項；七、關於庶務及不屬於各處之事項。考績處掌下列事項：一、關於全國員工之任免、調遣、假、考績、獎懲、卹養事項；二、關於職工教育事項；三、關於所屬機關員工名額之審核事項；四、關於員工表冊刊物之編造及審核事項；五、關於其他屬於人事管理事項。業務處掌下列事項：一、關於業務之改革事項；二、關於郵件資費之擬訂事項；三、關於局所之增設裁減及變更事項；四、關於郵路郵圖之審核繪製事項；五、關於郵件運輸之規劃事項；六、關於業務上所用房地船隻車輛等之購建租賃及修理事項；七、關於業務單式及員工制服圖樣之審核事項；八、關於其他業務事項。計核處掌下列事項：一、關於各種帳目之處理及登記事項；二、關於收支憑單之編製核簽事項；三、關於各項收支單據之審核事項；四、關於款項之劃撥事項；五、關於預算決算及收支計算書暨各種報表之編製審核事項；六、關

於財產目錄之編製及保管事項；七、關於帳冊書表單據之保管事項；八、關於庫存及銀行往來之檢查事項；九、關於印發郵票明信片特製郵簡之審核事項；十、關於代售印花稅票之審核事項；十一、關於其他一切會計事項。聯郵處掌下列事項：一、關於國際互換郵件事項；二、關於國際郵件運費之核算事項；三、關於國際郵資之擬訂事項；四、關於國際郵運契約之商訂事項；五、關於國際郵政文書之撰擬事項；六、關於國際郵政會議事項；七、關於其他屬於國際郵務事項。供應處掌下列事項：一、關於全國郵用物品製造修理保管及發給事項；二、關於採購物料事項；三、關於郵票明信片特製郵簡及郵用單冊圖書之印製分發及保管事項；四、關於其他屬於供應事項。視察室掌下列事項：一、關於視察各局及查辦案件事項；二、關於郵件檢查事項；三、關於私運郵件及違禁品之查緝取締事項；四、關於遺失郵件之處理事項；五、關於批信局之管理事項。祕書室掌下列事項：一、關於機要文電之撰擬收發事項；二、關於會簽各處會室文稿事項；三、關於法規之撰擬增訂及修改事項；四、關於訴訟事務及涉及法律案件之處理審核事項；五、關於局務會議事項；六、關於局長副局長特交事項。以上均通常事務之分配大概也。至事務之較為重要者，其處理手續，則以法律定之。譬如郵政總局組織法第十條規定，郵政總局收支款項，均應用郵政總局名義，由局長及副局長一人會同簽字蓋章。又第十一條規定，郵政總局訂定關於郵務之章程及契約，應呈經交通部核准。至郵政總局編製之全國郵政預算書計算書決算書，應將郵政儲金匯業局收支一併列入，此則組織法第九條之規定也。

此外郵政總局內，尚有兩種組織，一為設計委員會，一為局務會議。設計委員會係依組織法第八條之規定而設立，其目的在計劃郵政之改良與發展。交通部二十四年六月二十八日公布設計委員會章程計共十條，以局長

爲委員長，副局長、各處處長、視察長及視察爲委員，均無給職。會議亦爲無定期，由委員長隨時召集。依該會章程第三條，設計委員會計有三種職務，即擬訂改進郵政設施方案，搜集改進資料，並編製圖表刊物，以及審查郵政興革之建議是也。至局務會議，係規定於郵政總局辦事規則第八章內，其主旨，在徵集意見，以整飭局務。會議由局長副局長隨時召集，列席人員亦臨時指定。所有議決案，則由局長核定施行，蓋其性質，純係諮詢作用，會議議決案，僅足供局長之採擇，而無拘束效力也。茲將郵政總局之組織系統，列表如下：





二、郵政儲金匯業局 郵政儲金匯業局直隸於郵政總局，管理全國郵政儲金匯兌。對於各郵局辦理儲匯保險事務，有指揮監督之權。凡重要交通地點，經交通部呈請行政院核准者，並得自設分局。其組織法係二十四年三月一日所公布。局以下置總務、營業、計核、儲金匯兌、保險、六處。設局長一人，由郵政總局副局長兼任，承長官之命，綜理局務。副局長二人，由交通部部長遴派，襄助局長處理局務。每處設處長副處長各一人，由局長遴選專門人才，呈請郵政總局局長，轉呈交通部部長委用，承長官之命，分掌處務。此外設祕書二人至四人，由局長遴選，呈請郵政總局局長轉呈交通部部長委用，承長官之命，辦理文書事務。處員六十人至一百人，由局長呈請郵政總局局長，就甄

別或考試及格專門人員中委用，承長官之命，辦理各處事務。至其工作之分配，依二十四年十一月二日交通部公布之郵政儲金匯業局辦事規則第三章之規定，各處室職掌如左：

第十三條 總務處掌左列事項；

- 一、關於印信之典守事項；
- 二、關於各處室文稿之會簽事項；
- 三、關於本局普通文電之收發、分配、撰譯、及繕校事項；
- 四、關於本局卷宗之整理及保管事項；
- 五、關於宣示及調查事項；
- 六、關於職員之任免、調遷、考績、卹養、保證、請假、及其他一切人事管理事項；
- 七、關於本局資產公物之管理及保險事項；
- 八、關於本局房地產之建築、修繕、及經租事項；
- 九、關於消防、衛生、體育、等設備事項；
- 十、關於各種圖書雜誌及參考書籍之管理事項；
- 十一、關於本處文件之撰擬事項；
- 十二、關於庶務及其他不屬各處之事項。

## 第十四條 營業處掌左列事項

- 一、關於各種業務之辦理、設計及擴充事項；
- 二、關於各種有價證券行市，及變遷之調查事項；
- 三、關於各地金融狀況，匯價變遷，及各業信用之調查事項；
- 四、關於本局與各郵區及各分局款項之協解調撥及準備事項；
- 五、關於本局存款放款之處理事項；
- 六、關於分局與各郵區各項存款之支配，放款之監督審核事項；
- 七、關於農業放款辦事處之指揮監督事項；
- 八、關於金銀貨幣之買賣事項；
- 九、關於各項投資之辦理事項；
- 十、關於國內外郵政匯兌款項，及本局銀行匯兌款項之辦理事項；
- 十一、關於現金之收付，各項票據之收解，及鈔票之領用推行與收兌事項；
- 十二、關於營業上之一切調查、宣傳、統計及報告事項；
- 十三、關於營業各種表冊之編製審核事項；
- 十四、關於本處文件之撰擬事項；
- 十五、關於本處文件之撰擬事項；

十五、關於其他一切營業事項。

第十五條 計核處掌左列事項：

- 一、關於儲匯會計之辦理、設計、及改善事項；
- 二、關於本局投資物品，抵押品，保險單合同，及其他重要契據之登記及保管事項；
- 三、關於本局投資物品，及其所保管其他物品本息之收取，以及應收未收利息之核算事項；
- 四、關於本局收支款項憑單之編製核簽事項；
- 五、關於本票匯票劃條及支票等等之會簽事項；
- 六、關於本局各種帳目表冊單據之審核、處理、及登記事項；
- 七、關於本局週計表、財務月報表、收支計算表、投資損益表、外幣兌換損益表，以及其他各種會計統計表報之編製事項；
- 八、關於年度收支預算書、決算書、及損益表等之審核、編製事項；
- 九、關於財產目錄之編製事項；
- 十、關於各分局各郵區儲匯帳目之審核，及派員查核事項；
- 十一、關於儲匯會計法規以及各種表冊單據格式之擬定事項；
- 十二、關於庫存及銀行往來之檢查事項；

十三、關於各郵區各分局各項儲匯會計書表報告及帳目之稽核事項；  
十四、關於全國儲匯表報之彙總編製及轉呈事項；

十五、關於本局收支之統計及貸借對照表之編製事項；

十六、關於本處文件之撰擬事項；

十七、關於其他一切儲匯會計事項。

#### 第十六條 儲金處掌左列事項：

- 一、關於各項儲金業務之指示計劃及擴充事項；
- 二、關於各區儲金數字之彙集及綜核事項；
- 三、關於各項儲金之宣傳及調查事項；
- 四、關於各項儲金規章及單式之擬訂修改事項；
- 五、關於儲金準備之調度事項；
- 六、關於儲金統計圖表之繪製，及年報之編纂事項；
- 七、關於儲金表冊之編製及審核事項；
- 八、關於儲金出版物及儲金簿郵票之核發事項；
- 九、關於本處文件之撰擬及繙譯事項；

十、關於其他一切儲金事項。

第十七條 決定匯兌處掌左列事項；

- 一、關於匯兌業務之指示計劃及擴充事項；
- 二、關於郵政匯兌之調查及宣傳事項；
- 三、關於各項匯兌規章及單式之擬定修改事項；
- 四、關於各地匯兌之興革事項；
- 五、關於匯兌帳簿之登記，及表冊報告之編製審核事項；
- 六、關於各項匯票之清理事項；
- 七、關於國際郵政匯兌之一切事項；
- 八、關於匯兌資費之審核事項；
- 九、關於本處文件之撰擬事項。
- 十、關於其他一切匯兌事項；

第十八條 決定保險處掌左列事項；

- 一、關於保險業務之辦理設計及擴充事項；
- 二、關於保險之調查及宣傳事項；

三、關於保險規章及單式之擬定修改事項；

四、關於保險費率之擬定及修改事項；

五、關於保險各項帳簿之登記，及表冊報告之編製審核事項；

六、關於本處文件之撰擬事項；

七、關於其他一切保險事項。

第十九條 祕書室掌左列事項：

一、關於本局機要文電之撰譯收發及保管事項；

二、關於各處文稿之覆核事項；

三、關於法規之撰擬增訂及修改事項；

四、關於訴訟事務及涉及法律案件之處理審核事項；

五、關於局務會議事項；

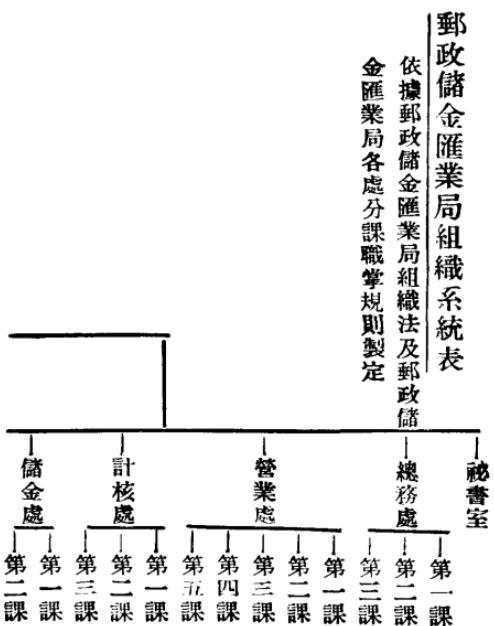
六、關於局長副局長之特交事項。

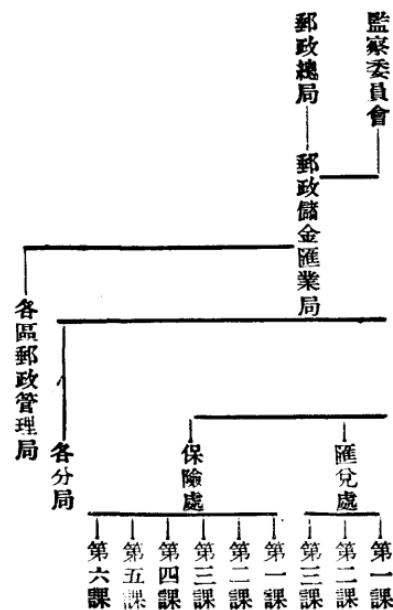
以上爲普通事務之分配大概也。儲金匯業在攸關民衆生計，對於款項之收支，會計之處理，以及資金之運用，國家爲保障儲匯民衆及慎重公務起見，不能不以法律定之。故於組織法第十二條規定，郵政儲金匯業局會計獨立，一切收支另立專帳，報由郵政總局彙報交通部。又於第十三條第十四條規定，收支款項，均應用郵政儲金匯

業局名義，由局長副局長會同簽字，蓋章，訂立關於儲匯及其他章程並契約，應呈經郵政總局轉呈交通部核准。並對於業務範圍，於組織法第十一條嚴密規定如左：

- 一、購買中央政府發行之公債庫券。但購買之資金，不得超過其儲金總額及公積金總額百分之十五；
  - 二、以妥實有價證券或棧單為質之放款；
  - 三、以有確實收益不動產為抵押之放款。但其總額不得超過本局儲金總額百分之十五，抵押金額不得超過該不動產佔值百分之五十；
  - 四、以本局定期存摺或存單為質之放款；
  - 五、票據貼現；
  - 六、押匯；
  - 七、經營倉庫業；
  - 八、農業放款；
  - 九、經營簡易人壽保險；
  - 十、其他經監察委員會通過，交通部核准，投資於國營生產事業放款。但其總數不得超過儲金總額百分之二十。
- 儲金匯業局除其本身組織外，依照組織法第七條之規定，尚有監察機關，即監察委員會是。其任務在監察局內收支帳項，及一切重要業務。以監察委員九人組織之。其中五人由交通部呈行政院轉呈國民政府就審計主計

人員簡派，餘由交通部就國內重要工商業金融業富有經驗資望之人員中，遴選四人，呈行政院聘任之。並就委員中由交通部呈請行政院指定委員長一人，副委員長二人。其任期則每年改任三分之一。依二十四年七月六日行政院核准公布之郵政儲金匯業局監察委員會章程，委員均為無給職。但在會議期間，得依國內出差旅費規則之規定，支給旅費，並支出席公費，每次五十元。每次會議後，應編製審查報告書，附具意見書，呈報交通部，如對於重要業務有意見時，得提出建議書，呈請交通部核定後，交郵政總局指揮郵政儲金匯業局辦理之。茲將郵政儲金匯業局全部組織系統，表列如左：





三、各區郵政管理局 郵政總局爲處理郵政事務之便利，劃分全國爲若干郵區，每郵區置一郵政管理局，並於其下分置一二三等郵局，郵政支局，郵政代辦所，郵政信櫃等。郵區之設置及變更，由郵政總局呈請交通部核定之。其組織法迄今尙未制定，現時係依二十五年一月十日交通部公布之各區郵政管理局組織通則辦理。緣就郵政歷史言，本先有事實而後有法律，郵政之組織，先於法律而存在，故制定組織法時，一方固不能不謀郵政之改革，他方仍不能不顧及原有之機構，蓋法律必須依事實以進行，而事實又必須依法律以解決也。歷史法學派每謂法律乃人類經驗所結晶而成之行為公例，經逐漸發展，達於最後階段，乃成爲條文，是說例之郵政法之發展尤爲確切。組織通則之制定，其目的在制定組織法之過渡，恐一時遽然公布組織法，容有扞格不入之弊耳。管理局之下，設本地業務、內地業務、總務、計核、四股。必要時得呈准郵政總局，增設他股，如上海郵區於原有四股外，增設包裹業務。

股是股以下分組辦事。各組名稱，組織通則內未有規定，其設組之多寡，亦隨各區事務之繁簡而不同。惟民二十五年四月七日郵政總局通函內所附各區組織系統表，大致本地業務股下，設營業組、掛號郵件組、普通郵件收發組、包裹組等。內地業務股下置綜核、經畫、運輸三組。總務股下置文書、統計、人事、庶務四組。計核股下置帳務、審核、票款、儲金、匯兌及出納等組。管理局設局長一人，由郵政總局局長就相當資歷之郵務長中遴選，呈請交通部派充。承郵政總局局長之命，管理全區郵政事務。各股設股長一人，由郵政總局局長就相當資歷之甲等郵務員中遴選派充，承長官之命，處理各該管事務。惟管理局所屬之支局達十五所者，其本地業務股股長，得以副郵務長充任之。各郵區內一二三等局所達一百所者，其內地業務股股長得以副郵務長充任之。郵區每年全部郵政收入達五十萬元以上者，其計核股股長亦得以副郵務長充任者，須呈請交通部派充，此其程序之不同也。各股股員及各組組長組員，均由郵政管理局局長就所屬郵務員佐派充。其全區名額之多寡，則由郵政總局核定，呈報交通部備案。此外各郵區設巡員四人至八人，由郵政管理局局長就所屬郵務員中遴選，請郵政總局委派，承長官之命，巡查各局一切事務。

管理局一方為營業機關，由其本地業務股主持管理局所在地之業務。一方為行政機關，指揮監督區內所屬各事。其屬局之設置，則視地方需要情形，分設一二三等郵局，並按業務之繁簡，各分為甲乙二級。一等甲級郵局長，以相當資格之副郵務長充任，由郵政總局遴選，呈請交通部派充。一等乙級郵局局長，以一等六級以上之甲等郵務員充任。二三等郵局局長，以三等二級乙等郵務員以上之人員充任。惟因公務需要，得派郵務佐署理三等

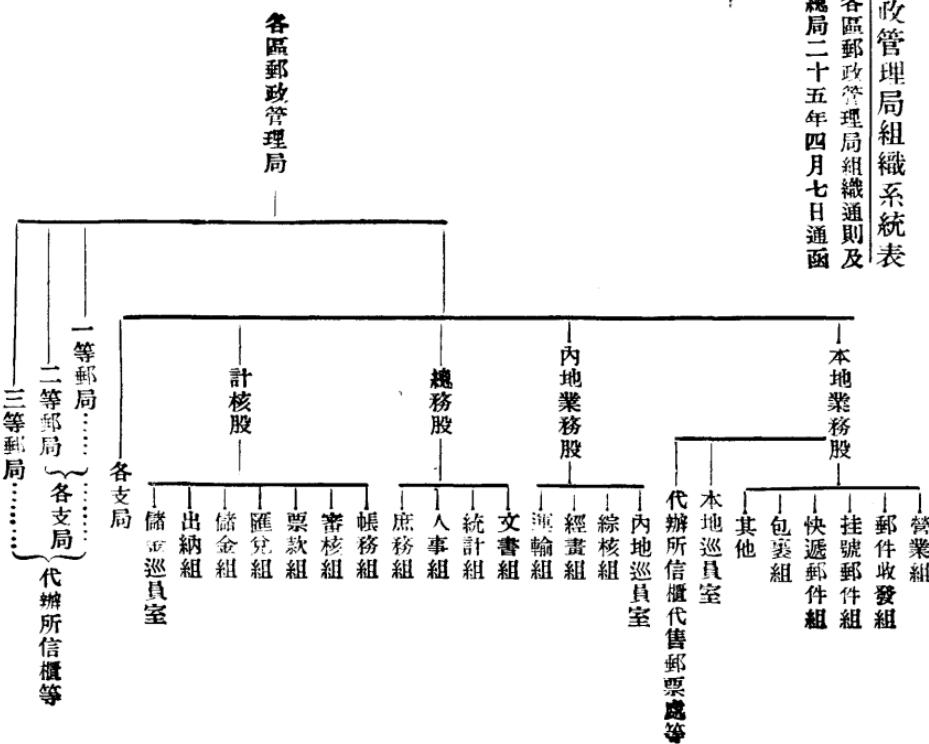
郵局局長。凡地方情形有置郵需要，而業務尙未達設局程度者，則設郵政代辦所。按其地域所在，分隸於郵政管理局，或一二三等郵局，依照二十四年十一月二十日交通部公布之郵政代辦所規則，代辦所置代辦人一人，由郵政管理局或其代表遴選正當殷實商號主人委派之，並由管理局發給代辦執照，以資憑證。此項代辦所雖附設於商號之內，但代辦人須劃出相當地位，專為辦理郵件之用，其郵政款項，亦於私人款項，分開保管，此蓋所以謀郵件與公款之安全也。

此外有不屬於郵政管理局組織系統之內，而附設於重要管理局所在地，不妨附帶一述者，即無着郵件處理處是。其章程係二十五年八月二十八日交通部所公布。十一月間復經一度修正。緣按郵政法第十二條規定，無法投遞或無法退還之郵件，經郵政機關相當時期之公告，而無人領取者，應由交通部指定郵政機關處分之，而此無着郵件處理處，即指定之機關也。無着郵件處理處，設主任一人，由所在地之郵政管理局局長兼任。處員若干人，由主任就所在地郵政管理局局內之郵務員佐調用。全國計設無着郵件處理處三所。第一無着郵件處理處設於北平郵政管理局內。凡北平、河北、山西、河南、陝西、甘肅、新疆及山東各郵區屬之。第二無着郵件處理處設於上海郵政管理局內。凡廣東、廣西、福建、雲南及貴州各郵區屬之。抗戰以後，交通部為處理便利起見，復於重慶東川郵政管理局內，增設一臨時無着郵件處理處，以便處理各後方郵區之郵件。

茲將各郵區管理局組織系統，表列於后：

各區郵政管理局組織系統表

依據各區郵政管理局組織通則及  
郵政總局二十五年四月七日通函  
製定



## 第二節 國際組織

### 第一款 國際組織之經過

國際郵政組織，雖正式成立於十九世紀中葉，而其思想之發動，早萌芽於十七世紀。當時法國自一六四八年締結威斯特發里亞(West Phalia)條約以後，法王路易十三乘戰勝餘威，內則擴張王權，外則開拓疆土。神聖羅馬帝國已瀕瓦解，巴黎幾成歐洲國際政治中心。至路易十四時代，國勢益盛，實行君權神授說，借「自然邊境」之口號，日事征伐。所謂「自然邊境」者，據其企圖，幾有東至萊茵河南至阿爾卑斯山，西南達庇里尼山，西北達大西洋之勢。以是環歐諸國，羣謀所以抵制之策。有瑞士政治家比特司費休(Beatus Fischer)者，仍倡國際郵政聯合說，欲從交通方面，形成法國之孤立。主張在瑞士首都伯爾尼(Bern)成立郵政聯合會(Postal Union)，代表奧大利(Austria)、不蘭登堡王國(The electorate of Brandenburg)、不列顛帝國(Great Britain)、荷蘭國(Netherlands)、意大利(Italy)、西班牙(Spain)，以及瑞士國(Switzerland)等，組織大郵路網，由聯合會直接管理，而置法國於郵路網外。此項計劃，終以當時法國之強盛，及其他種種意外阻礙，未克實現。然國際郵政聯合之思想，蓋已胚胎於此時矣。及至十九世紀，國際交通日繁，因事實之需要，此項聯合運動，乃復風起雲湧。初由各國內邦際郵政之聯合，進而至國際個別間之聯合。而學者間之提倡，與私人努力，亦裨利匪淺。先是德意志各邦，經普魯士施蒂芬氏(Dr. Stephan)之多年奔走，成立邦際郵政之聯合。一八五〇年乃與奧大利國成立德奧郵

政同盟(Austro-German Postal Union)。一八五〇年至一八五三年間，奧意間又結成郵政同盟(Austro-German Postal Union)。此實為國際郵政聯合之矯矢。而其時英國方面亦成立一國際性之私人組合，稱為倫敦國際郵政聯合會(London International Postal Association)。該會成立於一八五一年第一屆倫敦國際博覽會(The First International Exhibition of London)開會之時。其委員會為二十六人所組織，代表各國與各階級，其中有貴族，有教授，有工程師，而出席國際博覽會之普魯士代表 Herr von Viebahn 氏，奧大利代表 Herr de Burg 氏，以及西班牙代表 Don Manuel de Ysasi 氏，均與焉。其目的在謀國際信函資費之減輕與劃一。當時曾以聯合會名義，致函羅馬教庭之商務部長(The Minister of Commerce of the Church States)並派西班牙代表攜回計劃二項，親往遊說。茲將原函並二項計劃，逐譯如左，以見當時運動聯合之一斑。(原函及計劃書藏 The State Record Office, Rome 見 L'Union Postal LXI Volume No. 4)

(1) 原函 一八五一年十月十八日

茲謹以一八五一年間博覽會所組織之委員會名義，請貴部長將寄往國外信函之資費減低，並歸劃一。頃乘敝會名譽秘書赴羅馬之便，特懇對此重要問題，賜予注意。蓋予等之唯一目的，在修改過苛之信函資費，予等不望該問題所引起之困難，立即解決，僅願貴部長對於此事關切注意，並將貴國特有習慣上所產生之各種意見示知。此外並懇在可能範圍內，賜予會晤，俾敝會秘書得將此關係全世界之重要計劃，面陳左右。幸甚!

## (1) 計劃書

一、每國須按其本國意見制定一種對外之郵政章程，則此種章程對於加入聯郵公約之各國，均須一律。至對於該國之每一地點，其資費，須先付給。

二、加入聯郵公約國家所寄之信函，各國應免費代爲收寄及投遞。

三、聯郵各國所寄之過境郵件，各國亦應免費轉遞。

此項計劃，彼時雖未邀得羅馬教庭之採納，但世界郵政之聯合，已成爲國際間強有力之運動可知。凡有播種，必有收穫，此項運動，直至一八六三年六月巴黎會議，始克由理論上之鼓吹而轉入實際行動。是年到會代表，計有法、英、奧、普、意、西班牙、比利時、荷蘭、葡萄牙、瑞士、丹麥、日耳曼各部邑之政治商業同盟(Hanseatic towns)、美利堅、及哥斯大黎加國(Costa Rica)。由法國郵政總局局長萬達爾(M. Vandal)主席。該會建議五項：一、減低國際信函預付資費與未付資費之差額，並確定預付與否之自由原則；二、改訂國際信函之重量與欠資章則；三、減低過境費；四、改訂關於寄往遠地信函，選擇路徑之章則；五、對於國際匯兌制度，及轉運珍貴品章則之重大改善。此次會議條款，雖甚簡單，但已建一八七四年伯爾尼條約(The treaty of Bern)之基礎。伯爾尼會議係普魯士施蒂芬氏(Dr. Stephan)與比利時魏成特氏(M. Vincent)努力之結果。此次會議，較之巴黎會議，成就爲多。到會代表，凡二十二國。代表人口達三萬萬五千萬。並於會中通過若干條例。規定普通信函以半盎司爲重量單位，確立資費劃一原則，不論道途遠近，凡在聯郵各國境內，每一信函，收費一辨士半，每重四盎司之新聞紙，收費一辨士，每重

二盎司之書籍訴訟卷宗及貨樣，收費一辨士，而尤以減低過境轉運費，為最大成就。經此次改訂後，各國過境轉運費之計算，僅於每年估計兩次，作為付費標準，其原收之郵費，則為原寄局所有，於是轉運手續，因之便利不少。此外尚有為國際郵政史上之重大建設者，即國際郵政公署之創立是。經魏成特氏（M. Vincent）於是年九月十七日之提議，得施蒂芬氏（Dr. Stephan）威廉耿周氏（Dr. William Günther）及會議中其他領袖之贊助，得以立時告成。其經費則依到會各國之等第，比例分擔，計分六等：一等國負擔二十五分，二等國負擔二十分，三等國十五分，四等國十分，五等國五分，六等國三分。全年經費，以三千鎊為限。當時亦無所謂組織條例，惟施蒂芬氏（Dr. Stephan）於國際郵政公署成立時，曾有言曰：「君已擔任國際交通上最繁重之工作……君實負有增進國際和平與繁榮之使命。」亦可見施氏對於郵政公署希望之殷矣。經四年之努力，乃復有第一屆國際郵政會議之召集。一八七八年六月間開會於巴黎。其時參加代表，已由二十二國，增至三十三國。其所代表之人口，亦由三萬萬五千萬，而增至六萬萬五千三百萬，是為正式國際郵政聯合會之始。是會保證參加郵會各國境內之轉運自由，規定運輸中遺失賠償責任，加大郵件之重量限制，並確立至少每五年召集會議一次之原則。一八八五年召開第二屆會議於葡萄牙京城里斯本（Lisbon）。一八九一年又召開第三屆會議。先是巴黎召開第一屆國際郵政會議時，法政府曾邀請我國入會，當時我國初於天津北京間開辦騎差郵路，新式郵政之設備，尙屬未有規模，自無入會之必要。逮至一八九六年，即清光緒二十二年，我國始由駐英公使將擬行加入國際郵會之意，照會瑞士政府。次年一八九七年，總稅務司赫德交由金稅務司致電瑞士國際郵政公署，報告我國郵政情形，並將中國郵政與聯約各

國分局所訂交接辦法三條，呈由總理衙門照會瑞士國政府，是爲我國與國際聯郵會發生關係之始。茲將原電文及辦法錄之如次：

一、金稅務司致瑞士國際郵政公署原電。

中國口岸向有信局三項，一爲民局，一爲洋人之租界信局，一爲聯約各國之分局。第一項即民局，只收發中國之信件，將來經營不輟，只應在郵政局掛號，並將通商口岸進出之信件，交郵政局轉寄。第二項即租界信局，自應閉歇。第三項即各國分局，仍經營不輟，收發往來外國之信件，中國郵政局除照前次聲明，允在本口代遞各國分局交來之信件，所有分局寄遞外洋等事，概不經營，此等分局，亦將通商各口往來之信件，略爲經理，惟旣經理通商各口信件，不得不依賴沿海沿江之輪船，惟郵局與輪船訂立合同，祇專寄郵局交寄之信，故亦依賴中國之郵政官局也。查外國在中國設立信局，雖於理未能允洽，而於事實有用處。現時在所必需，礙難撤退。故中國郵局議定，不違礙各國分局收發通商口岸之信件，而相爲會同，照後協辦：一、各國分局交來代寄不出中國之信件，郵政局即用立有合同之輪船轉遞；二、此項不出中國之信件，應黏貼中國之信票；三、中國郵政局代寄各分局之此項信包，或海路，或陸路，每包應收取專費若干，如此辦法之理，請煩考察郵政章程第四、第十一、第十七各條，即喻以上各情，業經照知各國駐京大臣，相應電請貴會查照，並祈轉行聯約各國知悉。總理衙門隨後即補文寄到。中國郵政官局係定於正月十九日開辦。此電。

二、中國郵政與聯約各國分局交接辦法。

一、通商口岸往來寄遞之件，凡聯約各國之分局有寄遞之件，應交付該口之中國郵局，寄交彼口郵局，轉寄彼口之聯約分局，各該分局不得自行逕向輪船發收信件。

二、凡由中國此處寄遞中國彼處之信件，不出外洋者，若由各口之聯約分局寄送，均應於每件上粘貼中國郵局之信票，作爲信資，不得黏貼他國信票。

三、凡封包之信件，由各口聯約分局，交付中國郵局，或由海路，或由陸路遞送，每包應由各該分局分別付給中國洋銀若干。

一八九七年適第四屆國際郵政會議開會於華盛頓，我國承美政府之請，特派欽差駐美大臣伍廷芳代表與會，然僅列席而已，尙未正式參加也。伍氏於會議中宣言我國郵政情形，並未能入會緣由，大意謂我國在通商各口相近之處，統共開設郵政局三十三所，雖屬創辦，然北京上海天津等處，設有郵遞處所，極利便者，已閱二十年。我國立國最古，爲文物最盛之邦，文字僅有一式，惟言語聲音，爲類不一。中國人數天下四分之一，其敬重文字，幾無加矣。官辦之郵政，必漸推行通國。我國向來興辦之事，郵政乃一大端，如有須求補助之處，尙祈爲力等語。蓋以列席地位，作普通報告與希望，至議案之討論與表決，固均未克參與也。一九〇七年四月第五屆國際郵政會議開會於羅馬。意政府召我入會，經派駐意欽使黃誥爲觀會大臣，並以駐英副稅務司赫承先（Bruce Hart）隨同料理。其時我國郵局已分設四百三十餘處，支局亦有一千一百九十處之多。且與數國訂有互寄信件合同，即如一九〇〇年之與法國，一九〇三年之與日本，及英屬印度香港，一九〇四年之與德國及英屬之那達其那達，同年又與法國訂有

包裹互寄協定，是當時郵政規模，業已粗備。故我國黃代表當時在會場之演說，已有早准入會之請求。嗣有年齡最尊之匈牙利代表韓尼崖(De Henney)起立致詞，表示歡迎入會之意。從茲我國郵政與國際聯郵會之關係，益加密切矣。

### 匈牙利代表致詞

中國刻下如能入會，吾等實爲欣盼，俾郵會二十五年之大慶典，增一完美之談。如前所述，中國郵務情形，吾等已銘五內，乘此卽賀中國郵政之地位，並壯其功績之艱辛。何則？辦理中國郵務，殊費周張，不但特起新機，仍須融化舊制，勢必力起直追，方有成效，不似各國之易於徐徐圖起也。且吾等知中國郵政如此之難，不勝代爲懸念，惟望下期開會，會見此立國最古，人民最繁之友邦，得於此座聯袂協議，則慶幸當無既也！今者，可允該會員所請，准其何時備妥，何時卽入聯郵。所有此次郵會商定之新章，亦准中國照前華盛頓辦法，一律遵守無異。

一九一四年之初，卽民國三年，我國照會瑞士國政府通告聯郵各國，聲明中國自三月一日起，正式加入郵會。是年九月十日第六屆國際郵政會議開會於西班牙京城馬德利，我國任命駐西班牙國公使戴陳霖爲全權代表，並派郵政總局總辦帛黎會同辦理，是爲我國正式加入國際聯郵會之始。此次除簽定國際郵政公約外，並加入國際郵政互換包裹協定。民國八年復通知瑞士政府加入國際郵政互換保險信函及箱匣協定，自九年一月一日起實行。是年十月一日（即一九二〇年）第七屆國際郵政會議仍在西班牙國京城瑪德利舉行，我國除特派戴陳霖外，並派郵政司司長兼領郵政總局局長劉符誠爲全權代表。嗣戴陳霖奉准辭去一切職務，卽由劉符誠一人爲

全權代表。此次除參加簽定公約、包裹協定及保險信函箱匣協定外，並加入國際郵政匯兌協定。一九二四年第八屆國際郵政會議開會於瑞典京城斯德賀倫，其時戴陳霖任駐瑞典國公使，因即任命戴陳霖爲全權代表。此次大會簽定者爲郵政公約八十條，郵政公約最後議定書十二條，郵政公約施行細則八十六條，細則最後議定書三條；保險信件協定三十三條，最後議定書一條，施行細則十七條；郵政匯兌協定三十五條，施行細則十九條，互換包裹協定五十二條，最後議定書九條，施行細則四十九條，最後議定書一條。又郵政代收款項協定二十四條，施行細則十八條；郵政撥帳協定二十二條，最後議定書一條，施行細則十二條；郵政代定報章協定十八條，施行細則十五條；較之前次瑪德里舊約，俱臻詳備。我國仍按前次聲明，僅簽定郵政公約及郵政匯兌、互換包裹、保險信件三項協定，並其所附之最後議定書，施行細則等，餘均未簽。嗣後一九二九年第九屆國際郵政會議開會於倫敦，我國任命郵政司司長兼郵政總局局長劉書藩爲全權代表。一九三四年第十屆國際郵政會議開會於埃及之開羅，我國任命駐外公使胡世澤、張歆海及郵政總局局長黃乃樞爲全權代表。大都一仍歷屆情形，相沿辦理而已。茲者第十一屆國際郵政會議將於本年四月一日開會於阿根廷共和國京城布諾賽爾，國府已任命駐智利公使張謙爲全權代表矣。要之我國派遣歷屆代表赴會，非僅裝飾表面，似應事前有充分準備，方克有效。譬如我國究以加入何種協定爲有利，何種規定爲必需，即以代定報章協定而論，此事對於溝通文化及宣傳國策，均具重大關係，我國訂購外國報章，大都假手於津滬書商，或自行函購，諸感不便。而國內報章除由報社自行設法外，幾無從推廣。我國郵局辦理代訂國內報章雜誌事務，已歷年所，不知何以迄今尙無加入該項協定之準備。願嗣後各出席代表，有以注意及之。

## 第二款 國際組織之概觀

國際郵政組織，就其性質區分，可別爲常期組織、定期組織與不定期組織三種。茲分述之：

一、常期組織——國際郵政公署 (Bureau international de l'union Postale universelle)

國際郵政公署，爲國際郵政之中央機關。自一八七八年第一屆巴黎國際郵政會議以後，即正式常川設置於瑞士之首都伯爾尼 (Berne)。署置署長一人，受瑞士國郵政之監督。其職責在謀國際郵政間之互相聯絡，互相通知，及相互協商之媒介。故與各國國內郵政總局對於全國郵政事務，負有指揮監督之權者，情形迥異。而與國際聯盟之理事會 (Executive Council)，性質亦有不同。蓋國際聯盟之理事會，係由協商及參戰領袖各國之代表，與聯盟之其他四盟員之代表所共同組織。而國際郵政公署，則僅設署長一人，綜理全署事務，與代表制顯然不同。又國際聯盟理事會所處理之事項，與聯盟會議相同，凡屬於聯盟舉動之範圍內，或關於世界和平之一切問題，均有處理之權；而郵政公署之處理範圍，則爲公約所列舉，僅能爲事務上之處理，而無決定之權，即在國際行政會議中，署長亦僅得列席討論，而無表決之權，其性質蓋與事務員等耳。開羅國際郵政公約第二十四條規定國際郵政公署之普通職責如下：

一、國際郵政公署對於各種有關國際郵務之通知事項，有彙集、整理、公布、及分送之責。遇有彼此爭執之事，經在事國之諮詢，亦應發表意見，凡提議修改會議所訂之公約及協定，及施行細則之研究，及編輯事項，以及關於郵全體有利之事，一經委託，均應辦理。

二、對於各國郵政間之往來國際郵務帳目，該公署如經相關郵政請求，應以清理帳務所名義，居間辦理清算。開羅國際郵政公約施行細則第九篇第一百七十九條至第一百九十九條，又航空運寄信函郵件之規則第四章第十四條等，對國際郵政公署之任務，均有詳細規定，大別之約有調查、諮詢、通知、編製出版物、發行國際郵票券與認知證、清算運費、以及造具統計等。爰就條文所列，約略述之。

一、郵政事務之調查 國際郵政公署對於各國郵政事務，負有調查轉知之責，故各國之郵政當局，亦有隨時供給情報之義務。凡關於郵務上之重要事項，以及涉及國際郵件之處理者，均應立時通知國際郵政公署，公署則據以轉知各國。譬如郵票之發行與廢止，郵票符誌與郵資已付戳記之式樣，各類郵件之資例，郵路之規劃，海關之制限，各郵政之組織，以及相關法令之公布等是。（開羅國際郵政公約施行細則第一百八十九條）如已加入國際郵政包裹協定者，並應將包裹重量體積之限制，包裹資費，代收貨價，快遞緊急及運寄不便之包裹辦法，以及海關禁止或限制進口轉口物品清單，與郵章准許運寄之有生動物清單等，一併通知。（開羅國際郵政包裹協定施行細則第一百五十三條）其已加入國際郵政保險信函及箱匣協定施行細則第一百十五條）其已加入國際郵政匯兌協定者，則應將互換匯票之各國名稱表，開發及兌付匯票之最高額，所用貨幣，所定匯費，以及按照本國法律，經過若干時期未經兌付，即歸國家所有，在其本國境內，能否簽字轉讓等，均應通知。（開羅國際郵政匯兌協定施行細則第一百十八條）如參加國際郵政旅行支票者，並應通知下列各項（甲）每

一百金佛郎所應兌付該國國幣之數目；（乙）開發時所收之資費；（丙）印於支票及封面上之凸出印誌式樣；（丁）開發支票冊之局名。

二、諮詢與通知 國際郵政公署一面在供給各國之情報，一面在備各國郵政之諮詢。如諮詢之事項，不能自決者，則轉詢各國意見，而報告其結果。依開羅國際郵政公約施行細則第一百八十條之規定：「國際郵政公署無論何時，如經聯郵各郵政詢及關於郵務各項問題，必須詳為知照。」「凡聲請將郵政公約及各項協定有所更改或解釋者，國際郵政公署應將其事備具說明，諮詢各郵政，其諮詢結果，亦須向各郵政通知。」

三、出版物之編行 國際郵政公署對於有關郵務之事項，有彙集、整理、及公布、分送之責。故出版物之編行，乃為當然職責。其所用文字，以法文為原則，惟期刊則用德、英、法及西班牙四國文字。至出版物分送各國之多寡，則以其所擔任之經費為比例。出版物中舉其較要者，約有下列各種：（一）彙集所收文件，印發期刊；（二）將各國關於施行郵政公約及其細則後所有涉及公共利益之報告事項，或聲請事項，彙印清冊；（三）刊發世界郵局名稱彙編；（四）將公署經辦之項編年報；（五）各國郵政組織，及其國內各項事務彙編；（六）各國郵政國內資費清冊；（七）禁寄物品清冊；（八）航線路程表；（九）遙遠各國國名表；（十）各國錢幣相等數目比照表等。

四、回信郵票券及郵政認知證之發行 回信郵票券者，其本身無郵票效力，係用以在他國郵局兌換郵票，備為回信之用。緣各國政府發行之郵票，僅在其領土以內交寄者，其行使效力。如回信人身居國外，則寄信人既不能以國內郵票，寄與回信人，復無法購得國外之郵票，故不得不以回信郵票券為媒介，以換取所需之郵票。郵政認

知證者，係用以證明確係本人之證件。凡旅行者對於領取掛號保價等郵件，或兌付匯票等，如持有認知證者，均得憑證以領兌。然是二者，均通行於國際，非由國際機關發行，無以保證其行使效力，故開羅國際郵政公約施行細則第一百八十四條規定：「國際郵政公署應擔任定製國際回信郵票券及郵政認知證，如遇聲請即將該項郵票券及認知證供給各郵政。」

五、國際郵運帳目之清算 清算國際郵運帳目，係國際郵政公署之委託事務，而非當然事務。僅對委託之國家，始行辦理。其委託之範圍，亦不以全部事務為限，如僅委託某項郵務帳目，或某一國郵務帳目，均無不可。電報帳目，亦可委託辦理。如已委託而不欲繼續者，亦可於三個月前通知停止。郵政公署之處理此項事務，一如銀行之票據交換所（clearing-house）。先由各國造具帳單，附同欠款郵政之承認單，按月或按季交寄國際郵政公署，由郵政公署憑承認單加以核對，如應校正者，則通知在事之國家。如查核無誤者，則集合各國郵政所送之帳單，列成總冊，載明各郵政應收應付之數，收付相抵之餘數，欠款郵政應付之款數，及將該款向各收款郵政分派之數，通知欠款郵政，照數支付。欠款郵政，應於收到總單之十五日內付清。如逾期怠於支付者，則自逾期之日起，加付百分之五之年息，惟應收應付之餘數，不逾五百法郎，得移入下期結算。按開羅國際郵政公約施行細則第一百八十七條，其目的在使每一郵局，祇向一二郵政付款，便將所有欠款付訖，果如所期，則國際間少去不收支劃撥之手續矣。」

六、郵件統計之編造 國際郵政公署每年編造總統統計一次，其統計表由公署印製分發各國填報。凡應行逐件登記之事項，係以按時造報之登載為依據。其餘各種事項，不分信函明信片貿易契印刷物貨樣及小包等類，每

年應總算一次，並應將各該項郵件至少於每三年分類計算一次。惟此項統計之時間及期限，各國郵政得自行規定耳。

以上六端，爲國際郵政公署任務之大概。茲再論國際郵政公署之經費。郵政公署每年所需尋常經費之最高額，在每次國際郵政會議開會時規定之。開羅會議定爲常年經費不得逾三十五萬佛郎。此項經費，以及召集郵政會議、公議會、委員會，所需之特別費用，或委託公署辦理特別事務所需之費用，均由參加聯郵各國，共同負擔。其分擔標準，共分七等，比例如左：

一等 二十五分

二等 二十分

三等 十五分

四等 十分

五等 五分

六等 三分

七等 一分

遇有新加入郵費之國家，其應列之等第，則由瑞士聯邦政府，商得該國同意而規定。我國與英美法蘇日德義等國，均爲一等國。

## 二、定期組織——國際郵政會議(Congrès)

一、會議之召集 國際郵政會議之召集，依據國際郵政聯合會(*de l'Union Postale universelle*)之組織。會議，其執行機關也。國際郵政公約第一條規定：參加訂立公約之各國，以國際郵政聯合會名義，共同組織一整個郵政區域，以便各該國間互換郵件。國際郵政聯合會，並以釐定各項國際郵政制度，及改善國際郵務為宗旨。其入會手續，則無論何國，隨時均可加入。惟請求參加時，應以外交手續照會瑞士聯邦政府，再由該政府通知聯郵各國，此項國際會議，自上屆會議所訂公約及協定等施行之日起，至遲於五年內召集一次，以便按照所需，為該項公約及協定之修正。故每次會議時，即決定下次開會之地點，屆時由開會所在地之政府，商得國際郵政公署後，負責召集。每國可派全權代表一員或數員蒞會，由其政府賦與必需之權限。或於必要時，請其他一國代表兼任。惟一國所派之代表，連本國在內，祇准代表兩國，對於討論之事，每國亦祇有投一票之權。

二、公約之批准 公約之批准者，乃國家元首採納代表所議訂之公約原案而加以批准也。學者每以批准為條約成立之形式要素，而不知批准實條約成立之實質要素。蓋國際條約，因批准而生條約之效力，猶之國內法律，因裁可而始生法律之效力也。按之我國訓政時期約法，締結條約之權，屬之國民政府，故公約於簽訂後，應經國民政府之批准，批准之期間，照一般通例，由全權使節豫定，揭載於條約之最末款，惟國際郵政公約則僅於第十四條載明「儘速批准」，未有特定期間。然如久久延不批准，則公約效力無由發生，事實上等於消滅，所謂儘速者，固亦未可久延之謂也。倘締約國中之一國或數國，對於該國所簽署之公約或協定等之任何一項，不予批准者，此項未

批准之公約或協定，對於已經批准之國，並不減輕效力，此則爲公約中所明文規定。至批准以後，其批准文書，應送會議所在地之政府，再由該政府向各締約國政府通知。然批准之公約，究自何時發生效力，其自批准之時乎？抑通知之時乎？依國際慣例，應溯及於全權代表署名蓋印之時。開羅國際郵政公約則於第八十二條明文規定，係自一九三五年一月一日起，發生效力。

三、休會期間之建議：在本屆國際郵政會議閉會以後，下屆會議尙未召集之期間，各國郵政對於公約及其施行細則，以及最後議定書，有提出建議案之權。其參加某項協定者，對於該項協定，亦有同樣權利。此項建議書至少須經其他兩國郵政之附議，方可開始討論。未有附議者，其建議案無效，已有附議者，則由國際郵政公署轉知各國郵政，自國際郵政公署通告之日起，各國郵政限六個月內審查議案，如有意見，應即聲復國際郵政公署，逾期未予聲復者，以棄權論。惟聲復者僅得陳述意見，不得修改建議案。國際郵政公署則依據各國聲復之意見，彙寄各國郵政，請其表決贊同與否。凡建議修改之事項，關於基本組織，郵政資費，海陸運費，賠償責任，轉運手續，以及郵票符誌各條者，須得全體之同意。關於其他條款者，須有三分之二之同意。惟解釋條文者，則祇須有過半數之同意。此項議決案，應由國際郵政公署轉請瑞士聯邦政府以外交手續，備文轉達簽約各國之政府。惟各國實行之期，至少須在通告三個月以後，蓋以地域遍及全球，非有長時期間，不足以普遍周知也。

### 三、不定期組織

一、非常國際郵政會議（Congrès extraordinaires） 國際郵政會議本係定期性質，每五年召集一次，其因

特殊緊急事故，經締約國三分二之請求，或同意，並與國際郵政公署接洽妥協者，亦可召集非常國際郵政會議。非常國際郵政會議之派遣代表，討論事項，以及訂定公約及協定等，悉與定期召集之國際郵政會議同。

二、公議會(*Conférences*) 凡僅涉及郵務行政上之問題，經締約國三分二以上之要求或同意，並經與國際郵政公署接洽妥協者，得召集公議會。其辦事規則可由公議會自行規定。按公議會(*Conférence*)與前項會議(*Congrès*)之區別，學者不一其說。有以參加人員之身分而定其區別者，謂一國之元首，或外交部長列席者，謂之*Congrès*；若僅派使節列席者，謂之*Conférence*。然事實上往往僅有使節列席，而稱爲*Congrès*，亦有元首列席，而稱之爲*Conférence*者。足徵此說，亦未臻完備。有以會議之實質而定其區別者，謂重大事件之國際會議，爲*Congrès*，次要之事件，爲*Conférence*，然所議事件之重大與否，頗難分別，此說亦未可視爲標準。更有以參列員之有無討論權，而定其區別者，謂*Conférence*中，雖無討論權之國家代表，亦得列席，而*Congrès*則否。然誰也納之*Congrès*，及柏林之*Congrès*，開會時，無討論權之代表，固曾參列其間，亦見此說之不足據矣。總之國際慣例，二者本無區別，不過隨外交官之意見，命名互異而已。惟郵政公約中之所謂公議會，則僅以討論郵務行政事項爲限，是以公約中規定目的之不同，而定其區別也。

三、委員會(*Committees*) 委員會秉承郵政會議或公議會之命，審查一項或數項專門問題，由國際郵政公署向該委員會開會所在地之郵政接洽妥協後，召集之。

四、仲裁機關(*Arbitrages*) 國際郵政間之仲裁機關，與國際聯盟中之經常國際審判院(*The Permanent*

Court of International Justice)，情形不同，蓋僅爲解決爭議而臨時組織之公斷機關也。國際郵政公署非經當事國家之請求，亦不參與組織，此與經常國際審判院附隸於國際聯盟者，亦迥然有別。開羅國際郵政公約第十一條規定仲裁之程序如左：

一、聯郵會內如兩郵政或數郵政因解釋公約或協定，或因援引公約及協定之條款，對於責成問題發生爭執時，所有爭執事項，應付仲裁判斷，由在事郵政，各舉聯郵會之他一郵政，而與爭執事項無關者，爲之公斷。

倘爭執中之一郵政，在六個月以內，如係遙遠之國，則在九個月以內，對於擬行公決之事，尙無何項舉動者，國際郵政公署如經請求，應即促請該無舉動之郵政，擇舉仲裁人，或自行代爲正式擇舉仲裁人。

二、各仲裁人之裁決，以多數同意爲標準。

三、如仲裁人之意見，異同均半，不能裁決時，爲解決爭端起見，各仲裁人應另舉他一郵政，亦與爭執之事無關者，爲之公斷。如遇意見互歧，不能另舉時，則由國際郵政公署另擇聯郵會內，未經仲裁人提議之郵政爲仲裁人。

四、如因某項協定發生爭執，其未參加該項協定之郵政，不得被舉爲仲裁人。

## 第二編 本論

### 第一章 獨占

#### 第一節 郵政獨占之特性及其範圍

郵政何爲而由國家獨占？曰：基於國家之主權，亦即統治權。孟德斯鳩氏倡三權分立說，別統治權爲三種：曰立法權，曰司法權，曰行政權。孫中山氏倡五權分立說，於立法司法行政之外，復別爲考試監察兩權。郵政爲交通行政權之一，無論其分類若何，要不失爲統治權作用，殆無疑義。故欲明郵政獨占之性質者，不能不先明統治權之性質。法學泰斗奧斯丁氏解釋統治權之言曰：「自法律方面以分析國家，應先求此國中，素爲人民所服從之上位者爲誰？此上位者之上，不應更有權力，爲彼所服從。如是一國中之某權力，發號施令，爲人所服從，而彼自身更不受他人命令者，卽統治權也。獨立的政治社會中，其主權爲特定的，絕對的；其意志爲無限的，若一旦有人專得而限制之，則彼更受他人管束而不得爲最高矣。其意志爲不可分的。因政府設官分職，授之以權，不過暫時之託，若自授受之後，不得撤回，則主權者失其普遍的最高權，卽失其爲主權者之地位。其意志爲不可移讓的。以主權一經與己分離，則

不能以己意收回。法律者何物耶？主權者之意志而已。法律者對於國人之命令，或使爲某事，或禁爲某事，其有違反之者，即處以罰。」奧氏爲分析法學派之鼻祖，其言或不免爲社會法學派所訾議。然其分析主權內容，至爲精闢。以之解釋郵政獨占之由來，尤爲確當。主權爲特定的，絕對的，故郵政之獨占性，亦爲特定的，絕對的。其主體屬於國家，私人固不得經營郵政事業，即地方政府亦不能經營郵政事業。主權爲無限制的。故國家之辦理郵政，就其領域範疇以內，有自由指揮之權，不爲他國所拘束；反之，則行政之完整，受其侵害，而國家失其獨立性矣。主權爲不可分的。故一國之內，不能容許他國郵政之存在，亦不容許私人郵政之存在；否則，行政權受有限制，而郵政失其普遍性矣。主權爲不可移讓的。故郵政之設施，不假手於中央政府以外之任何集團，誠以郵政之獨占，淵源於一國之最高統治權，統治權所具有之特性，郵政權均得而有之。換言之，郵政獨占乃爲統治權活動方式之一，核與商事法規中以獨占爲給與專利之手段者，其性質固迥然不同也。

然則郵政獨占之範圍，將毫無限制乎？是亦不然。公法學者，每分國家主權爲對內主權，與對外主權。對內主權者，對於國內人民，基於權力作用，以統治行動之積極的主權；對外主權者，對於國際主體，基於自衛作用，以防止侵犯與不侵犯他國之消極的主權。郵政之獨占，亦可分爲對內與對外兩種。對內獨占，以業務爲範圍；對外獨占，以領土爲範圍。就其積極方面言之，在一定領土以內，國家對於特定業務，負有作爲之義務。就其消極方面言之，在同一領土之內，對於同一業務，國家人民與國際社團，均負有不作爲之義務。茲先就業務範圍言之：試考各國郵政法規，業務種類，可別爲三大類，即專營業務，兼營業務，與代辦業務。我國郵政法第四條分郵件爲十類，又第五條規定

郵政機關得經營下列事務：（一）匯兌；（二）儲金；（三）簡易人壽保險；（四）在交通不便之地方，爲遞送郵件而經營之旅客運送。日本郵便法第十八條分郵件爲五種：第一種信函；第二種明信片；第三種每月一面以上刊行之定期刊物；第四種書籍、印刷物、業務單據、相片、畫圖、貨樣、標本；第五種農產物種子。而匯兌、儲金、簡易人壽保險，均另以特別法規定之，不列於郵便法之內。美國郵政法第五百零一條分郵件爲四等：第一等書信；第二等定期出版物；第三等印刷物，及不屬於其他各等而重量在八磅以下之郵寄物；第四等商品，及不屬其他各等而重量在八磅以上之郵寄物。而匯兌儲金則別列一章，不屬本條之內。其他各國郵政法，亦大致相仿。惟核其性質，新聞紙雜誌書籍貿易單據貨樣包裹及旅客運輸等業務，本屬通常運輸業務；儲金匯兌本屬銀行業務；簡易人壽保險本屬保險業務；郵局不過偶爾附帶經營而已。雖簡易壽險，有以法律規定，由郵政機關專營者，要其性質，仍不能謂爲郵政本身業務。至若退俸金年金之支付，印花稅票司法印紙之代售，不過委託郵局代辦而已，均非郵局專營業務也。郵局專營業務，當以信函明信片之遞送爲限。我國郵政法第七條規定，無論何人，不得以遞送是類郵件爲營業，即專指信函明信片而言。各國郵政法亦均有相似之規定。故郵政獨占之範圍，就其業務上之區別言之，僅以專營業務爲限。其兼營業務，與代辦事務，除法律別有規定外，任何人均得自由經營，固爲郵政法之所不禁也。

以業務爲區分，係指對內獨占之範圍而言。對外獨占，則以領土爲範圍。領土者，一國主權行使所及之地域也。領土爲國家統治客體之一，即國家成立要素之一，無領土，斯無國家。領土之於國家，猶軀殼之於人生。法學者對於領土之解釋有廣狹二義：以廣義解釋領土，謂領土當版圖或領域之意，實包括領水與領土而言；若以狹義而論，係

指陸地之固定於地表，而有一定範圍者而言。而狹義之領土，更可分爲大陸領土，及海外殖民地領土。試以法蘭西共和國及北美合衆國言之，關於法律及條約，均有不同之點。大陸所行之法律，未必拘束海外殖民地，母國與外國所締結之條約，不適用於殖民地，即通商條約，亦僅發生效力於大陸領土，僅條約與法律上對於殖民地有特別規定者，方得施行於海外殖民地耳。郵政獨占下之所謂領土，實兼有廣義與狹義之兩種意義。就廣義言，郵權之所及，亦得行使於領水領空；就狹義言，往往有非獨立國家，而亦得視爲國家或獨立郵政者。試觀一九三四年開羅國際郵政公約，當可知其梗概矣。公約第八條規定，殖民地及保護國之性質曰：

「左列之各保護國及殖民地，按照公約及各項協定之意義，均得配量情形，作爲一國，或作爲一郵政，尤要者，係在對於郵政博議大會時，或公議會時，投票之權，及兩次開會之間，遇事投票之權，以及對於攤派國際郵政公署經費等事。」

(一)美利堅所屬各殖民地，如夏威夷島，波陀黎各，瓜莫及勿，及尼亞島。斐力賓羣島除外：

(二)斐力賓羣島；

(三)比利時所屬剛果；

(四)西班牙所屬殖民地之全部；

(五)阿爾及亞；

(六)法蘭西國所屬殖民地，及保護國之印度支那；

(七)法蘭西國所屬其他殖民地之全部；

(八)義大利所屬殖民地之全部；

(九)朝鮮；

(十)日本所屬各殖民地之全部；

(十一)庫拉索及蘇立南；

(十二)和屬印度；

(十三)葡屬之西非洲各殖民地；

(十四)葡屬之東非洲亞洲及澳洲各殖民地。

以上所謂領土，尙係專指固定於地表之陸地而言。國際法學者，更有所謂浮動領土者，即船舶是船舶之分類甚繁，英國學者多分爲公船及私船兩類；德國學者多分爲軍艦及商船兩類。然前者之所謂公私，意義不明，後者非船舶全體之分類，而爲部分之分類，若有不屬於此之船舶，其適用法律，必生障礙。故以上兩種分類，皆有未當。或有分船舶爲代表國權之船舶，與非代表國權之船舶二類者，似較適當。尙有學者以船舶所在地而分類，謂船舶有在於公海者，有在於領海者，故即分在公海之船舶，與在領海之船舶。茲爲便於說明計，參用兩種分類法，別船舶爲四類：(一)在公海非代表國權之船舶；(二)在外國領海非代表國權之船舶；(三)在公海代表國權之船舶；(四)在外國領海代表國權之船舶。就第一類言，在公海非代表國權之船舶，如商船是。公海內僅服從自國之國權，及其審判

權，而不服從他國之法令。依國際公法，一國之船舶，與本國其他船舶衝突，國家可加以救正，自不待言，對於他國之船舶，如有損害行爲，他國家仍不得於公海上行使司法權或警察權。換言之，公海內之船舶，除服從國籍隸屬國之法律外，不受他國法律之拘束也。郵政之獨占範圍，亦根據同一原則，故一九三四年開羅國際郵政公約第四十八條規定曰：「船行公海時，如寄發之信件，投入該船上之信箱內，或交該船上之郵政人員，或交該船之船主者，除各該關係國另訂辦法外，可照該船所有或所隸國之郵費資例，黏貼該國之郵票。」可見公海內雖非代表國權之船舶，亦視為隸屬國之領土也。就第二類言：非代表國權之船舶，在外國領海當服從其國之主權，此係根據國家領海主權之原則。故開羅國際郵政公約第四十八條後段亦有同樣之規定。其辭曰：「倘該船停泊時，無論在路程兩極端，任何一處，以及中途經過暫停之處，在船上發寄之信件，均一律照該船現時停泊所在地國家之郵章辦理，並黏貼該國之郵票。」此即尊重領海主權之故也。就第三類言：代表國權之船舶，主要者為軍艦，其在公海得享有非代表國權船舶之同一權利，自無待言，即就第四類言：此種代表國權之船舶，有治外法權，縱使停泊於外國領海以內，亦不受所在國法律之管轄。故在國際郵政上外國兵船郵件，視為外國郵局之郵件，得互換封固郵件總包，並得適用兵船隸屬國之國內郵政章程。觀開羅國際郵政公約第七十九條可知：

- (一) 凡締約國之郵局，可與其本國駐在外洋之海軍艦隊，或兵船之司令，或同一國之此一海軍艦隊，或兵船之司令，與彼一海軍艦隊，或兵船之司令，彼此經由他國所辦之海陸郵運事務，互換封固郵件總包。
- (二) 封入此項郵件總包內之各項郵件，應完全屬於書交或發自收發該項郵件總包之兵船上長官或兵士

之件。所有該項郵件之資例及辦法，應按該兵船所隸屬之國內郵政章程辦理。

(三)除各郵政間另訂辦法外，則發寄或接收該項郵件之郵政，應按照本公約第七十五條之規定，向轉遞郵政，核給轉運費。

由是可知國際間之獨占，以領土爲範圍，船舶特領土之變態。惟有領土方有領土主權，國與國間，各有其領土，各有其主權，必互尊領土主權，而後始不至有爭，尤以郵政爲交通事務，國際往還，片刻不停，一有所爭，則交通爲之阻滯矣。故國際間不但負有不侵犯他國主權之消極義務，並負有協助他國防止侵犯之積極義務。開羅國際郵政公約最後議定書第四條規定：

「無論何國，對於在其本國境內居住之寄件人，因貪圖他國所定郵費低廉，故意將郵件在國外交寄，或使其在國外交寄者，則此項郵件應不予以寄遞，或向收件人投送。此項規則，對於無論該項郵件，是否由寄件人在所居之國內備就，而私自運往境外者，或竟在國外製就而後交寄者，均得適用。其在事之郵政，有將該項郵件退還原寄之處，或按照其本國境內資例，收取欠資之權。至於如何收費之辦法，可聽由該郵政自行規定。」  
此項條文，即所以規定各國之積極義務也。

## 第二節 郵政獨占之演進

現時各國郵政事業，殆無不由國家獨占。在歐洲郵政獨占之制，起源於郵政特權 (Postregal)。當時封建諸

候，以郵政經營爲其一身之特權，尙有寺院、大學、及商會等自營專差郵務之制，如德之 Orden，法之巴黎大學，英之倫敦外商協會，均其最著也。迨近世文藝復興，宗教改革，貿易交通，與日俱進，因之定期通信之要求，益形迫切，各國君主乃欲依據郵政特權，自出而當郵政經營之局，一時與其他郵務經營者間，發生競爭，其結果常歸於國家勝利，郵務遂成國家獨占之事業。其在小邦結合組織聯邦時，郵務事業，亦以離開小邦，移歸聯邦經營爲常，因之郵政獨占之基礎，乃益臻鞏固。茲就各國郵政制度之演進，擇其肇始大者，略述梗概如次：

(1) 法國 當十三世紀末，巴黎大學定期派遣專差於各國都市，遞送學生書信，一面收集父兄寄與學生之書籍行李，遂造成郵政組織。其時都市及領主亦有起而仿行者。迨一四六四年路易 Louis 十一世，首創郵政事業。一四八〇年置官有驛馬於各驛，以便公文書之遞送，在如此組織之下掌管郵政事業者，稱爲 Chevauchers en Poste 而 post 之名，即始於此。然此僅不過供國王與國家通信之用而已。至一六三四年路易十三世，擴充郵務，規定郵費，兼營私信傳遞，更進而兼營旅客與貨物運輸，當時稱爲 Messagerie。如此郵政事業，大爲完備。惟巴黎大學及其他專差制度，仍然存在，直至一六八一年爲止，專差制度廢止，郵政始成爲國家獨占事業。

(2) 英國 當愛多亞三世時，在英蘭與蘇格蘭間，設專差制度，專供皇家通信之用。而倫敦之外商協會自六世紀初年起，經營英國與外國間書信之傳遞，選舉郵局長 (Post Master)。一五六八年關於選舉問題發生爭議，厄里沙白女王遂乘機廢止之。迨斯圖亞特家詹姆士一世卽位，倫敦與蘇格蘭間之通信，愈益繁密，遂促成郵政之發達。一六〇七年舉 Fames Stanshope 為郵遞局長 (Master of the Post and Messengers)，一六一九

年另設一局，專司外國通信郵務，以 Mnhube Queste 任其事。迨查理一世於一六三五年關於國內郵務，使其兼營私人書信之遞送，郵務遂成國家獨占事業。至共和政治時代，郵務一時移歸民辦。王政復古後，查理二世使郵務收入，專屬於皇太子。至一六七七年皇太子自行管理郵務。一六八五年卽位後，以此爲王之個人收入，使財政部管理之。規定將一定金額，交予國庫。其間雖有計劃郵務私營者，均歸失敗，而郵務經營權，爲國家所獨占，乃成爲不可移易之主義。一七一〇年安那女王設郵政總局 (General Post Office)，集中管理英蘭、蘇蘭、愛爾蘭，並殖民地之郵務，於是獨占之制乃大備。

(III) 德國 德國郵政與塔克息斯 (Taxis) 家發生密切關係。馬克西米連 (Maximilian) 一世在一五〇

〇年任命 Granz V. Taxis 爲荷蘭及勃銀第之郵局長 (Capitaine et Maitre des Postes)。至一五〇四年更使其掌管荷蘭與皇室並西法王家中間之郵務交通。卡爾 (Karl) 五世在一五一六年更與塔克息斯家締結契約，推廣郵務範圍，以達於意大利部斯堡家之領地，即今之羅馬那不里一帶，此時仍以遞送公文爲主。至一五一年許其傳遞私信，並營旅客運送。至一五四五五年以 Gohann V. Taxis 爲郵政總局長 (General post meister)。因之塔克息斯家之郵務組織擴充於西歐中歐一帶。至十六世紀半，在現今之德、奧、意、法、西、比、荷諸國之重要都市，均設有郵局，使其家族中人，親自管理。一五九五年路德福 (Rudalf) 二世，以郵務爲德帝國之特權，郵務局長 (General post meister) 爲德帝國之職官，而派 Leonard V. Taxis 任之。一六一五年以郵務特權，給與塔克息斯家，此後郵務官吏，遂成塔克息斯家之世襲官職。惟當時德帝國內之諸侯，反對此種辦法，各自主張自己之郵

政特權，設立獨立郵政制度，與塔克息斯家之郵政，成競爭狀態，而尤以索遜勃蘭登堡爲最烈。一八五〇年十六所郵務同盟成立，更締結德奧郵務條約，塔克息斯家之郵務經營，爲所縮小。一八六六年普國戰勝奧國，合併諾瓦黑森，翌年給塔克息斯家以八百萬馬克之賠償金，繼承其郵務經營權，於是實行郵政統一。一八六八年北德意志同盟成，郵政移歸管轄。及一八七一年德意志帝國成立，又移歸帝國，當時除巴威與符騰堡外，郵政已爲國家所獨占矣。

(四) 奧國、奧國郵政之演進，與德國郵政，頗有相似之處。初亦由塔克息斯家經營，後帕爾(Paar)家參加，成兩家對峙狀態。帕爾家在斯泰爾馬爾克世襲郵務官。一六二三年繼承塔克息斯家之權利，統一經營全國郵務。惟契洛爾與前奧地利地方仍留爲塔克息斯家權利，嗣後此等郵務經營權，就其所轄範圍，作爲兩家封祿。約一世間，未嘗變更。至卡爾六世帝，感於郵政由國家獨占之必要，乃於一七二二年給帕爾家以賠償金，收回郵務權。馬利亞·忒勒細亞於一七六九年亦給塔克息斯家以賠償金，收回契洛爾及前奧地利地方之郵務權。於此奧國郵政，乃成爲國家所獨占。惟一八六七年憲法改正後，匈牙利之郵政，全然分立，成爲另一系統，迄今猶然。

(五) 荷蘭比利時 荷比等國之郵政初亦爲塔克息斯家所經營。但都市郵政亦同時發達。荷蘭在一七五二年收爲國營。比利時在一八三〇年獨立後，亦同時將郵政收歸國家獨占。

(六) 西班牙 在近世紀初年，亦在塔克息斯家經營制度之下，至一七一六年腓力普五世收買塔克息斯家之權利，於是郵政始爲國家獨占。

(七) 意大利 當中世時代，商人及都市之專差制度，雖經成立，迨近世紀初，塔克息斯家之郵務經營權，亦侵入那不里、羅馬、密刺羅諸地。其後諸侯之郵務經營，亦漸次發達，成爲七個郵政組織，同時並峙之狀態。及意大利統一成功，同時郵務亦告統一，其經營權遂移歸意大利王國所有焉。

(八) 蘇俄 俄自十三世紀以來，爲公用便利之故，已有專差並旅客運送制度之存在。其後各地諸侯促進此種制度之發達。至十七世紀兼營私信傳遞，卡塔里那二世將旅客運送與書信傳遞，結合爲一，乃確定國家獨占之制。

(九) 美國 美在殖民地時代，郵務即已發達。一七一〇年以來，歸倫敦郵政總局(General Post Office)管轄，自與英國分離，宣告獨立以後，即改歸中央政府管轄。

(十) 日本 日自征伐三韓後，設置驛路之制。大化革新時，規定驛馬之制，以供公文書往返傳遞之用。至鎌倉時代，乃以快差代驛馬。德川時代，創設中途接替快差之制，使其傳遞由幕府發送諸國之信書，即所謂驛遞快差。諸侯亦置自其領地往返江戶之快差。此官營郵務也。其時大阪商人中，亦有起而仿行者，遂發生快差專業，經營所及，普遍各都市，即所謂市町快差業是。此爲私營郵務。至明治維新，採用歐美制度，元年設驛遞規則，開始公文書遞送之定期郵務，繼乃兼營私信傳遞，並兼寄報紙書籍，初施於三都並橫濱間，繼推及於東海道之三藩六縣，更進而普及全國，此爲明治五年，翌年遂禁止民間之信局營業，確定郵政獨占制度，採用郵費均一制，而郵政之制，於是大備矣。

以上爲各國郵政獨占制度演進之概況。茲再就我國郵政制度，略述其沿革。考之史乘，我國郵傳之興，起於有周，號爲郵置。步傳馬傳，遞送簡書。漢改郵爲驛。唐駕部掌驛傳，宋以軍卒代民夫，而特置遞卒。銀牌、金牌、青字、紅字等牌，券牌所至，望之避路。元代版圖，橫跨歐亞，官郵制度，最爲宏偉，有站亦內分陸站、水站、牛站、馬站、狗站、驕站、步站；有急遞鋪設鋪丁、郵長、站戶等。意人馬可波羅稱中國全境，站以萬計。元史載梯航畢達，海宇會同，視前代爲甚，洵非虛語也。明疆域不若元，驛傳規模亦較小。清代鋪遞驛遞，總轄於皇華館，分設馬館捷報處，分駐各省者，另有提塘，均歸兵部車駕司掌管。洎輪船通航後，各官憲感於驛遞文報局，費時久而需款鉅，創設文報局，屬於兵部專司其事。直至民國三年，吉黑兩省文報局最後停辦，舊式郵政，於焉告終。我國新式郵政之創辦，實肇基於清咸豐八年天津條約，始因連遞各國使館郵件，交由走差帶寄，嗣經總理衙門因條約上之義務，擬將此項事務，交由海關總署辦理，而總稅務司赫德適有創辦郵政之意，但因彼時特種關係，故派法人帛黎董理其事，於是我國新式郵政，最初即由海關兼辦，隸屬總理衙門。光緒三十二年六月設外務部後，改隸外務部，嗣設稅務處轉隸於稅務大臣。是年九月創設郵傳部，郵傳部改爲交通部，郵政總局即隸交通部，內部一切，照前無異。而郵政總局自成立以來，初致力於裁驛歸郵，同時積極發展業務，民國元年交通總長呈大總統，稱舊日在京各部署外發公文，概由前郵傳部所設郵報處接收登票轉遞，現在本部成立，已將郵報處裁撤，所有外發公文，改由各署自行送交北京郵局挂號寄遞。各省相繼裁撤驛站，及文報局，而各省舊有辦理驛站等經費，凡遇郵政收入不敷各地，酌量撥給補助，於是新式郵政，乃粗具規模。惟

有堪注意者，舊式郵政，純注意於公文書之遞送，而私文書不與焉。且歷代法令，多有以明文禁止者，譬如明會典載，無印信文字不許入遞。夏敬一示掌云：「鋪兵混送無印信文字，依不應存參。」可見當時之驛遞，專爲傳達官書之用，私人書信，均由民間組織之民信局展轉寄遞，其制始於何時，已不可考，及新式郵政成立，始不分公私文書，同樣遞送。然當時民局依然存在，尙未達國家獨占之地步也。迨民國十年，我國制定郵政條例，始確定郵政國營，並認定信函明信片之收取寄發及投遞，爲郵政專營事業，禁止私人爲同樣經營，其原先存在之民信局，呈請郵政局許可，後方得視爲郵政局之代理機關。但其時民信局之信用，深入民心，仍難一時肅清，逮民國十七年全國交通會議決議取締民信局案，政府乃決意取締，不稍寬假，迄二十三年底民信局一概勒令停業，於是國家獨占之制，始告完成。

### 第三節 獨占性之立法

社會法學派泰斗狄驥(Léon Dugrit)教授嘗有言曰：「所謂公法，殊非規定主權國家與人民關係之規則，而爲規定組織與管理公務之規則，法律非主權國家之命令，而爲公務或人羣之準則；行政行爲並不能視爲主權者之行爲，而實係管理性質之行爲。」是語也，以之論郵政立法，最爲精闢。郵政之所以需要立法者以此，郵政立法之需有獨占性者，亦以此。試觀狄驥氏論公法之變遷，其說益顯。狄驥氏之言曰：

「依經濟學家之觀察，在人類活動之任何部分，國家經濟盡將家庭經濟之地位，取以自代。小的家庭團體，其力量不復能確保人類慾望之滿足。凡偏佈於全國之偉大組織，殊需大多數人士合作，方能滿足人類最低限

度之慾望，益以科學之發明，與工業之進步，個人間之關係，愈形複雜而頻繁，社會互助因之十分密切，其最要者，如郵務、鐵路、運輸、電火等，均由大規模之複雜機關管理，方能使人滿足，倘若此種機關之行動，停止片刻，其結果必生重大混亂，而使社會生命之本身，亦歸於淪亡。所以在今日，不僅使治者負戰備警察及司法之義務，且使之負組織與施行一切實業公務之責任，俾不至片刻間斷。蓋組織與實施各種實業公務乃義務之實行，而非號令之行使。倘謂治者具有權力，必非以公共權力為本，而係以其責任為根據之權力。故握持權力者，應負利用其權力，以組織公務，並確保其施行之義務。就此目的所發生之行為，方得具有法律上之價值，而能強人服從。

郵政立法，其所以規定國家獨占之原則者，即在利用國家權力，以確保郵政之妥為實施而已。昔之政府，以治人為主；今之政府，以治事為主。治人者，旨在公共秩序之維持，僅需憑藉國家權力，為消極的立法，使人民不敢為非，所謂道之以禮，齊之以刑者是。漢高入關，約法三章，寥寥數語，已足以軌範人心。至治事者則不同，治事者須利用國家力量，完成某種任務，以滿足人民共通之慾望為目的。故法律內容，不但規定人民之不作為，且須規定何者為政府所應為。近代立法，一改往昔成規，不以權利義務為中心，而以國民生計或經濟生活為中心者，即此之故。

嘗考各國法制，有將郵政獨占原則規定於憲法中者，有憲法中無規定而以特別法規定者，亦有於憲法及特別法中，同時規定者，甚至憲法及特別法內均無規定，而僅於刑事法令內為侵害獨占之防止之規定者，此蓋各國法制不一，而制定憲法之時期，亦先後不同。要之現代法律，規定較詳，時期遠者，規定較略，此亦時代思想不同之故。

耳茲擇各國立法例之最著者，分別約略述之如次，以資比較。

(一) 美國 美國憲法公布於一七八七年，以郵政事業視為國會職權，其第一條第八項規定曰：「國會有左列各權：」其第七款曰：「設立郵政局，並建築郵政道路。」惟國會則根據憲法，將郵政經營權授與郵政部，事實上仍為郵政部所掌管。美國郵政法第一千七百十條附註曰：「按國會根據憲法第一章之規定，已將郵政專營權授與郵政部，准其在各郵寄路線上，按班或定期運寄信函及包封，上文故應將所視為例外之事，予以規定，至于本條及以下各條所稱之包封，係指內裝信函之包件而言，是知政府所授之專營權，係以信函為限，其他能以郵寄之各件，不在此例。所有帶運信函所經之路線，均係郵寄路線。」同法第一千七百二十一條復規定郵政人員查察報告之義務，以確保獨占之利益，其文曰：「郵政局長或郵政人員，無論何時，對於任何城鄉、碼頭、車站，或其他處所，據報有私運來往信函，或相信其有私運來往信函，或不法行為者，亦不論其為輪船、鐵路、或雇用之力夫，或經由任何運輸方法，均應就其所知，立時報告郵政部長。」不僅規定郵政人員之報告義務，且賦與郵政部長以搜檢之權。試觀美國法內左列各條之規定，當可知其保護之周矣。

第一千七百二十二條 郵政部長得簽文函（此項文函應存案備查）指派專員（郵局視察員）或郵局其他職員，查抄違法運送之郵件。凡由設有美國郵局之此一地方，駛往設有美國郵局之彼一地方之車輛，（無論正在行駛或方纔走過）及其所載之箱櫈包件（無論正在車上或適由車上卸下或各運輸機關之堆棧，或房舍（寓所除外）內所存之箱櫈包件，倘認為有違法運送郵件情事者，該專員或所派之其他職員，得開拆檢查之。

第一千七百二十三條：郵政部所派之檢查專員（郵局觀察員）及海關之收稅員，或其他職員，除有另令飭導外，應嚴行檢查所有船隻，是否夾帶或藏有違法運遞之郵件。

第一千七百二十四條：郵政部所派之檢專查員（郵局觀察員）及海關之收稅員，或其他職員，以及美國緝捕官，或其所派之員司，倘在船隻上或郵寄路線上，查有違法運遞之信函，或裝有信函之包袋，得將其拏獲扣下，送往附近之郵局。自拏獲之日起六個月內，得隨時對於發寄或帶運該信函之人，提起控訴，並得由郵政部長或財政部部長酌量情形，將該項信函等扣留，直至法庭最後宣判之後兩個月為止。

第一千七百二十五條：郵政部委派之專員，海關收稅員或其他職員，美國緝捕官，或其委派之員司，拿獲非法裝有信函之包件，應由國家沒收之。其執行沒收之手續，與違犯國稅，私運商品貨物所執行者同。又凡維護及加惠海關人員查抄違犯國稅法私運貨物之各項法規，對於違犯郵政法私運郵件之查抄人員，適用之。

(二)英國 英國為不成文憲法，乃由法院判例，國會法案，政治習慣，及普通法上所記載之種種自由權，彙集而成。故其組織不若他國憲法之嚴整，對於郵政無特殊規定。即郵政法律初亦甚為繁瑣，至一九〇八年始合併各法而成為單行郵政法，但對於郵政獨占原則，固無異於他國也。觀於英國郵政法第三十四條可知。茲將其首三項之條文，逐譯如左：

(一)郵政部部長依本法之規定，認為適當時，得設立郵政局所，並得以郵政部長所認為適當之方法，對於國境內轉運或來往國內外之郵件，而收取，封發，運輸，並投遞之。

(二)郵政部長依本法之規定，在其國境內任何通郵地方，有從此一地運送一切信函於彼一地之獨占權，並有收取、封發、及投遞信函之獨占權。但左列情事，不在此限。

(甲)交由友人於旅途中，帶往另一友人信函；

(乙)涉及寄信人或收信人之私務，交專差遞送之信函；

(丙)法院繕發之委任狀、供狀、訴訟狀、訴訟文書，及其回件；

(丁)商人船主或貨主之信函，經由商船運送，或船主特僱之人運送，並依其指示以投交於特定之人，而並不受付傭金報酬，或其他任何利益者；

(戊)有關商貨之信函，交由普通承運人與商貨同時投遞，並不因信函之遞送，而收取傭金報酬，或其他利益者。

本項規定，並不賦予任何人以遞送為目的，而收集此項信件之權。

(三)除前二項規定外，左列之人，縱使不受傭金或報酬，亦禁止為信函之遞送，收取、收集或投遞。

(甲)營運業者，及其使用人，或代理人。但涉及車輛牲畜所運之貨物或涉及車馬之所有人或駕御人之信函，不在此限。

(乙)航行於英境沿海或各埠船隻之所有人，船長，指揮者，及其使用人，代理人。但商人船主或貨主之信函，不在此限。

(丙) 乘坐前款船隻之旅客，及船上其他之人。

(丁) 航行於英境大江運河船隻之所有人，或水手，或船上其他之人。

觀於以上各項規定，可知英國立法，對於獨占權之保護甚為周詳。更觀同法第二十九條之規定，海關人員對於進口船隻，有疑其私運信件時，得享有搜索及扣押之權，此與美國立法尤頗多相似之點矣。

(三) 德國  
德國憲法頒布於一九一九年，即舉世著稱之威瑪憲法是也。對於郵政規定，側重聯邦職權。其第六條云：「左列各立法權為聯邦所專有：」其第七項曰：「郵政電報、及電話制度。」又第八十八條：「郵政、電報、電話事業，專屬於聯邦。」「郵票全聯邦一律。」「聯邦政府，得聯邦參政會之同意，得頒布交通規則，及使用交通設備應納之費，並得將此權委託於聯邦郵政部。」「關於郵政電報電話之交通事務，及其價目表，聯邦政府如得聯邦參政會之同意，得酌設顧問機關。」「關於與外國訂立交通上之條約事件，專屬聯邦。」

(四) 奧國  
奧大利聯邦憲法，係於一九二〇年十月一日公布，經一九二九年十二月七日第二次修正。對於郵政部分，仍以專屬聯邦為原則，迄無變更。其第十條規定曰：「關於左列事項，其立法權及執行權，均屬於聯邦。」第九款云：「鐵道航空航海之交通，汽車之行使規則，重要之交通孔道，經聯邦法律，認為聯邦國道事項，河川、以及船舶、警察、郵政、電報、及電話。」又第五十四條云：「鐵道運費、郵費、電報費、電話費之徵收額，專賣物品之價格，聯邦公營企業之固定服務員之薪俸，均由國民會議參與決定。其參與方法，以聯邦憲法規定之。」

(五) 瑞士  
瑞士憲法公布於一八七四年，亦以聯邦獨占為原則。其第三十六條曰：「瑞士全國之郵電，由聯

邦管轄之。郵電之收入，歸聯邦國庫，郵電之價格，在瑞士全境，根據同一原則劃一之，並力求低減。」惟瑞士視郵政爲稅收機關，不無遺憾。觀其第四十三條規定曰：「聯邦之費用，由左列各項支付之。」其第三款爲郵電之收入，又所附暫行條文第一條曰：「郵政及稅關之收入，在聯邦政府未將現在各州所分擔之軍費，統歸中央撥付以前，應依照現行標準分配之。」然無論收入之若何分配，要與國家獨占之原則，固不相違背也。

(六)蘇聯 依照一九一八年蘇維埃社會主義共和國聯邦根本法第一條第九款之規定，運輸及郵電事業之管理，由蘇維埃社會主義共和國聯邦以其最高機關名義處理之。一九三六年新憲法第十四條第十三款亦同。又依一九一八年根本法第六十七條之規定，各聯邦共和國中央執行委員會組織自己執行機關，即人民委員蘇維埃時，其人員組織中，無郵電人民委員，即以聯邦郵電人民委員之代表參加組織，此項代表，就各聯邦共和國中央執行委員會議決各事，有發言權及表決權。一九三六年新憲法頒布後，其制度仍未變更。此蓋貫澈中央獨占之主張，雖各邦亦不容自主也。

(七)日本 日本憲法內無關於郵政之規定。惟郵便法第一條即確定國家獨占之原則，其條文云：「郵政由政府掌管之。」又第二條云：「無論何人，不得以運送書信爲營業，運送營業人，其代表人或代理人，及其他使用人，不得依其運送方法，爲他人送達書信。」日本郵便法雖不若英、美法之詳盡，但言簡而賅，已足盡立法之本旨矣。

(八)巴西墨西哥西班牙阿根廷等國 巴西聯邦共和國憲法第七條規定：「左列事項，惟聯邦有處理之權。」其第四款云：「聯邦郵政電報之價目。」又第三十四條規定：「國民會議對於左列事項有絕對權力：」其第

十五款云：「制定關於聯邦郵政電報之規則。」墨西哥聯邦共和國憲法第二十八條規定，墨西哥共和國內不得有獨占事業，但郵電不在此限。又第七十三條第十七款規定，國會有制定郵費與郵局等項法律之職權。西班牙共和國憲法第十四條第十三款規定關於航空郵政電政海底電線及無線電交通管理事項法制之制定，及直接執行，專屬於西班牙國家。阿根廷共和國憲法第四條規定，郵政收入歸入國庫準備金。此均足證明國家獨占乃世界立法之通制也。

此外英國屬地或其保護國之郵政法，如印度、錫蘭、馬來聯邦、及英屬海峽殖民地等，均係模仿英郵政法，斟酌損益，以爲制定，即學者間所謂繼受法(Adopted Law)是也。故印度郵政法第四條，錫蘭郵政法第六條，馬來聯邦郵政法第十二條，及英屬海峽殖民地郵政法第十一條，均與英郵政法第三十四條有相同之規定。惟馬來聯邦及英屬海峽殖民地郵政法內，對於交由友人於旅途中帶往另一友人之信函，以不超過三件爲限，較之英法更爲嚴密。又馬來聯邦及英屬海峽殖民地均爲華僑叢集之所，所有銀信之匯寄，均賴批信局爲之運送，此爲地方特殊情形，故郵政法內，亦有其特殊規定。馬來聯邦郵政法第十二條第三項，英屬海峽殖民地郵政法第十一條第四項，均規定凡經郵局特許，而收取寄往中國之信件，或由郵局依規定辦法，接收自中國寄來之總包郵件者，均視爲合法文書，或私人間以專差遞送之文書，均不視爲國家獨占範圍之內，而對於具有私人通訊性質之信函，縱使手抄或印刷之件，亦視爲專營客體之一，此亦郵立法中之特例也。

## 第四節 侵害獨占之制裁

各國立法，既以獨占爲原則，已如上述，則國家爲貫澈其立法之本旨起見，對於侵害獨占者，自不能不以國家權力，施以制裁。而制裁之方，不外兩途：一爲行政上之制裁，一爲司法上之制裁。行政上之制裁，如處以罰鍰是，由行政機關，直接執行之。司法上之制裁，則須經過審判程序，依刑事法令行之。違反郵政法上之制裁，則屬於後一種。郵政法上關於處罰之規定，乃係特種刑事罰，應以判決行之，已迭經司法院解釋有案，此不可不辨也。我國制裁之方，可分三種：（一）侵害信函經營權之制裁；（二）侵害郵票發售權之制裁；（三）侵害標誌使用權之制裁。我國郵政法第七條規定：「無論何人，不得以遞送第一類第二類第八類第九類及第十類郵件爲營業。」其第二項云：「運送業者，附送與貨物有關之通知，不受前項之限制。」又第三十六條曰：「違反第七條第一項之規定者，處一千元以下罰金，並以郵政規程規定，就各該郵件科罰郵資。」此蓋防止信函經營權受有侵害之規定也。又第三十八條曰：「未經郵政機關之許可，販賣郵票，明信片，或特製郵簡者，處五十元以下罰金。」郵票明信片及特製郵簡，一則本身爲繳納郵資之用，一則本身即有已經繳納郵資之表示，其發行權原專屬於國家，如許人民自由發售，則售價之高低，不能一致，即不啻影響郵資之不能劃一，且可易於引起僞造或變造之弊。故國家對於未經許可而販賣者，處之以財產刑，此蓋防止郵票發售權受有侵害之規定也。又第三十七條曰：「冒用郵政專用物或其旗幟標誌者，處五百元以下罰金。」蓋郵政專用物，或旗幟標誌，大都均印有郵徽，所以用以代表郵政者，若許其任意冒用，則真僞

莫辨，殊足妨害郵件之安全，故國家處以五百元以下之罰金，所以保護標誌之使用權也。

各國法律對於侵害獨占之制裁，大致相仿。惟英、美法律較為詳盡，茲先述英美，次及其他，以資比較。美國郵政法一千七百十條規定：「無論何人在法定郵寄路線上，或在常川通運郵件之城市村鎮間，私自設備人工，按班或定期帶運信函或包封者，或用任何方法，致使信函包封，得以運輸者，或協助或幫同運寄者，均應科以不逾五百元之罰金，或處以不逾六個月之徒刑，或二者併科之。」惟此項規定，對於附近郵局，郵車，或其他收送郵件機關，領取或投寄業經黏貼郵票之郵件之人，並不加以禁止。」可見美國郵政法所注意者，在定期帶運信函，與我國郵政法第七條禁止人民以運送信函為營業者相仿。觀於下列各條，美國郵政法對於營運送業者規定特詳，尤可覘其立法精神之所在矣。

第一千七百十三條：火車、輪船、驛車、及其他船舶車輛之船主、車守、車夫，或其所有人，或管理人等，如果故意搭載，或故意准許搭載私人所僱非法帶運信函包封之人工，而該人身邊帶有信函包封，以備私自運送者，應科以不逾一百五十元之罰金。

第一千七百十五條：火車、輪船、驛站、及各種運輸器，在郵寄路線上，或在常川通運郵件之城市村鎮間，按規定時間往來行使者，如果於所帶郵局交運之郵件以外，夾帶信函或包封，除本法另有規定者外，應將各該車守、船主、車夫，或所有人，或管理人等，科以不逾五十元之罰金。惟所帶之件，如係各該輪船或船舶之貨物者，或關於各該運輸之現行營業者，或關於各該驛車、火車，或車輛所載貨物，同時附送者，均不在此例。

第一千七百六十條 凡對於帶運郵局郵件事務與有關係之人，如果違反本法，自己或使人或設法攬取，或接收，或攜帶信函或包封者，應科以不逾五十元之罰金，或以不逾三十天之拘役，或二者併科之。

以上可見美國法對於運送信函者，協助運送信函者，及設法使其運送者，均有處刑之規定。換言之，正犯、從犯、教唆犯，負有同一刑責。不但此也，凡以信函交由非法機關運寄者，美法亦視爲犯罪。觀於第一千七百十四條曰：「無論何人，如將信函或包封交由私僱人工，或其他非法機關運寄者，或交給該項人工，或機關之代理人，或自己寄存，或使人寄存於某一指定之地方，以備如此運寄者，應科以不逾五十元之罰金。」非法交寄者，亦認爲犯罪行爲，係多數立法例所僅見。我國現時私運郵件之風特甚，而我國郵政法內，獨未仿照美例，予以規定，誠不無憾事耳。然美國法亦非不問情由，絕對加以禁止也。其中亦頗多例外之規定。譬如私人不受酬報而攜帶之信函，臨時派遣專差攜帶之信函，運輸機關中職員或代理人，純粹因本機關營業事務，彼此往還，或寄交另一運輸機關職員，而直接運到之信函，以及各鐵路公司與其所設食堂經理人往來之信函，均可自行帶運，而爲法律所不禁，此亦舉世之公例也。（見第一千七百十一條第一千七百十五條）此外美國郵政法內對於告發程序，緝捕程序，及審判程序，均有明文規定，亦其特色之點。如第二千三百零一條曰：「遇有違犯郵政法之情事，得向各保安官署或縣長或某數省區，具有審判全權，及所定處分與他處同等之法庭，將犯罪人控告，各該官署縣長或法庭應照例審理判決及執行，一與其他案件無異。」又第二千三百零三條曰：「遇有違犯郵政法之情事，各郵局長及郵局其他職員，應據實向主管之觀察員呈報。」又第二千三百零四條曰：「凡遇郵局長聲稱某人違犯郵政法，因而將該某人逮捕時，

應儘速將其交由保安官署或其所派之員司看管。」「因劫掠郵件或其他觸犯郵政法情事被捕之人，應送交美國司法官或各區裁判官審查監禁之。」「倘不便將犯罪人送交該司法官或裁判官審查時，應即送交保安官署或其他有權審查人犯，及有權交保開釋之行政官吏辦理。」此均程序法範圍，而郵政法內特為規定，說者謂英、美法系不若大陸法系條理之清整，然其詳盡，則不可及也。

英國及其海外殖民地之郵政法，別成系統，其間有一特異之點，即國家對於違反郵政法行為，制裁之輕重，每以侵害範圍之大小為轉移。譬於私運信函一件，應處罰若干者，私運兩件，則倍之。私運一星期，應處罰若干者，私運兩星期則倍之。觀於英國郵政法第三十四條第四項曰：「無論何人，未經核准，或未按本法之規定，不經郵局而為信函之交付、運送，或使其交付運送，或無論是否交由郵局，而以運送為目的，收集此項非法信函者，依簡易程序，每一信函，處以五鎊之罰金。」其第五項曰：「實施前項之行為，在其實施中，每禮拜罰取壹百鎊。」英屬印度及其他保護國，亦有相似之規定。印度郵政法第五十八條曰：「無論何人，有左列行為之一者，每一信函，得處以不逾五十羅比（Rupees）之罰金。（一）違反第四條侵害總督獨占權，不由郵局而為信函之運送者；（二）侵害前項獨占權，不由郵局而為信函運送之相關行為者；（三）侵害前項獨占權，不由郵局而為信函之交寄或使其交寄者；（四）不由郵局而以運送為目的，為信函之收集者。」又第五十九條曰：「無論何人，違反第五條之規定，而為運載接受投遞或收集信函之行為者，每一信函，得處以不逾五十羅比之罰金。」所謂第五條規定者，即指運送業之經營者，不得私運信函之規定而言。埃及郵政法第一章內，亦定明凡非法運送信函者，得科以十倍郵資之罰金。此種

以侵害利益範圍之大小，而爲科刑標準，實爲英系法律所獨有。緣郵政既爲國家所專營，則妨害郵政者，即妨害國家之法益，法益受侵害者，應僅問有無同一犯意爲科刑標準犯罪結果之大小，固非所問也。譬如犯竊盜罪者，其罪責之構成，以有無意圖爲自己或第三人所有之故意，與竊取他人所有物之行爲爲標準，如構成同一要件者，即處以同一之刑，固不因竊取物價格之高低，而上下其刑也。我國郵政法第三十六條對於私運信函者，除按郵政規程規定，就所運郵件科罰郵資外，仍須處以千元以下罰金。蓋一則爲財產刑，一則具有行政罰性質，英法混合爲一，似於法理上究有未當也。然莫屬海峽殖民地以及印度與錫蘭之郵政法內，對於私運信函之累犯，均加重其刑，亦有其特到之處。英屬海峽殖民地郵政法第七十五條規定：「凡不由郵局交寄運送收取信函，或使其爲交寄運送收取之行爲者，每一信函，均處以不逾二十五元之罰金。」惟其第二項規定曰：「凡曾犯本條之罪而再犯者，每一信函處以不逾五十元之罰金，或信函不逾十件者，得合併處以不逾五百元之罰金。」印度郵政法第五十八條及第五十九條對於非法交寄或運寄信函者，每一信函僅科以不逾五十羅比之罰金，如曾犯各該條之罪而再犯者，其處罰金額得展至五百羅比。錫蘭郵政法第六十八條及第六十九條，對於私運或私寄信函者，每一信件處以不逾五十羅比之罰金，怠於繳納者，易科三個月以下之監禁。但對於再犯同一之罪者，得處以五百羅比之罰金，易科六個月以下之監禁，此均加重累犯罪刑之例也。蓋累犯之徒，其本質必具有甚深之惡性，如依通常偶爾爲惡之犯罪例，與以通常之處罰，殊不足以收刑罰之效，故必加重其刑，方足使犯罪者懷有戒心。我國民信局雖早勒令停業，但粵、閩、江、浙一帶，猶仍多私運之徒，乃郵政法內未能採取累犯加重之例，致偶爾初犯，與以私運爲慣業者，處以同一之

刑，誠不無缺憾耳。

以上爲英美法系之大概。茲再就日本郵便法而論之。日本郵便法可爲大陸法系之代表。對於我國郵政法，亦頗有相同之點。緣我國民國十年頒佈之郵政條例，係當時政府有於華府會議收回郵權之決心，因於會議前仿日本法例而制定，現行郵政法在起草之初，又以郵政條例爲藍本，其間雖有詳略繁簡之不同，但原則上仍無大出入。日本郵便法第四十一條規定曰：「違反第二條之規定者處三年以下徒刑及千圓以下之罰金。」其第一項曰：「在前項情形下所接受之金錢物品，應予沒收，如已耗去或轉讓者，追徵其價額。」所謂第二條者，卽無論何人，不得以送達書信爲營業之謂。此與我國郵政法第三十六條有同一原則。惟我國郵政法，僅處財產刑，而日本郵便法除處財產刑外，併科自由刑，而財產刑之金額，亦較我國爲高。又沒收及追徵之規定，爲我國郵政法所無。按照刑法規定，沒收之物有三：（一）違禁物；（二）供犯罪所用，及犯罪豫備之物；（三）因犯罪所得之物。私自運送郵件，既係認爲犯罪行爲，則因遞送郵件而取得之報酬，或用以遞送郵件之器具，自可適用普通刑法之規定，予以沒收。如此則我國郵政法內雖無明文規定，當可與有規定者，獲得同一之效果。惟依十七年公布之舊刑法第六十二條第二項規定，最重本刑爲拘役或罰金者，非有特別規定，不得沒收。我國郵政法對於私運者，僅處以罰金之刑，而又未有特別規定，其不能併科沒收可知。幸現行刑法，已將該項條文，予以刪除，是亦足彌補郵政法之缺點矣。

## 第一章 郵費

### 第一節 制定郵費之原則

制定郵費之原則，基於國家經營郵政之方針。經營方針，表面上雖爲經濟問題，而非法律問題，實則二者不可分離。近世法律哲學家，論法律之性質有三：第一，法律必爲一定之時代而存在。時代需要某種法律，則某種法律，即因以產生，一旦需要變遷，則法律亦隨以俱變。第二，法律必爲一定之地域而存在。某一法律於某一領土範圍內，發生效力，一旦領土變更，效力亦異。第三，必爲一定之事實而存在。世無支配一切事實之法律，亦無適應某一普遍法律之事實，祇可就某種同類之事實，產生某種法律。以是時間、空間、及事實，三者均不能不隨經營方針而轉移。故欲明郵費制定法之原則者，不能不先論經營方針。日本財政學者小川鄉太郎分郵政經營方針爲四種主義，即純經營主義，規費主義，營利主義，折衷主義。茲分別約略述之。

(一) 純經營主義 郵政之利用，概不收費，其所需經費，以租稅及其他國家收入充之。主是說者，謂道路橋樑之交通，均無收費先例，郵政交通，較之道路橋樑，其範圍之廣狹，不可以比喻，而社會需要郵政之迫切，亦不可以道里計，故向之施於道路橋樑者，應用以施之於郵政。然在此主義之下，每有濫用郵政之弊，而主持者亦無法制止，此

不合經濟原理者。一道路橋樑，一經設備，即已足用，而郵政則不然，郵政設備，至爲單簡，所賴以維持者，唯運輸與勞力，對於公衆每一次之利用，即須增多每一次之特別經費，苟以一般租稅收入，移充郵政經費，則利用郵政與不利，用郵政者，肩負同一負擔，實非正義所應爾，此不合於租稅原則者，又其一也。故純經費主義，雖爲郵政上理想之主義，然非待社會文化，平均發達以後，一時尚未可實現耳。

(二) 規費主義，係以郵政收入，支付其所需之經費，不取純益之謂。此主義乃依據對待給付之原則，即公衆有使用郵政之權利者，須負有提供特別報酬之義務，此較純經費主義爲進一步。然此主義所謂對待給付，因其所推及之範圍如何，結果大有不同。自規費之本義言之，應以徵取足以支付因私人利用所需之特別經費爲度，在國家方面，則以郵政收入，支付郵政經營費，而設備上固定資本之償還，與其利息之支付，則不由郵政收入內支付，而仰給於租稅收入。此規費主義之通常解釋也。學者間如凡得波爾格(Van der Borgt)輩，亦有作廣泛之解釋者，謂其收入應以足敷支付經營費及建設資本之本利爲度，然縱依廣泛解釋，其改良費災害復舊費等項開支，仍不能不有賴於租稅收入。但就郵政之使用觀之，使用最爲頻繁者，乃工商業及其他有產階級。此等階級，常利用郵政，賴郵局爲之寄遞。」凡是均工商業所賴以營利者，乃工商業利用之以營利，而其建設改良費災害復舊費，及固定資本之本息支付，反賴租稅收入，因之增加一般負擔，其不平孰甚。須知郵政雖負有文化使命，但應與學校病院等，

視同一律，故規費主義，仍不得謂爲完全無憾也。

(三) 营利主義 係藉經營郵政，務求多得盈餘之謂。換言之，即經營此等通信機關，全本於私經濟主義，欲求多得剩餘。則依據獨占價格之理論，不能不提高通信費，但將通信費提高，足以妨害通信之發達，一面有礙於文化進步，他面對於產業之繁榮，亦予以惡影響，產業不盛，則稅源不豐，稅源不豐，則不能期待收入之增多。提高通信費，雖可增加收入，然若租稅減少，則彼此相抵，不但毫無益處，且有終於損失之虞。此營利主義所以不爲一般所採用也。

(四) 折衷主義 係折衷於規費主義與營利主義二者之間。其經營郵政，不以收支相抵爲已足，並欲由此獲得純益，但其程度，不如營利主義之甚而已。或又稱之爲準營利主義。蓋規費主義，不得謂爲完全無憾，而營利主義，又與一國之文化政策，經濟政策，不相調和，故此折衷主義，應運而起。又此主義未始不合於正義，因利用此等設備者，多屬於財產階級，藉此爲營利手段，以使支付相當之費用，而國家亦可藉以支付經營費，支付關於設備上之本息，更可以支付設備上之改良費用，此種主義，在國家財政，無法負擔交通費用時，尤爲切合。

以上四種主義，各有短長，除純經營主義，陳義過高，在現時各國經濟制度組織下，尙無有採用者外，其餘各國所採主義，各不相同，有採用營利主義者，有採用準營利主義者，亦有同時採用規費主義者。因其所採主義之不同，其制定郵費之方式亦不一。依各國現行郵資，可得三種制度：一爲遞進費制度；二爲地帶費制度；三爲均一費制度。

(1) 遷進費制度(Tarif Gradué) 係視遞送之距離，與信件之重量價格，而設爲若干階級，對於遠者、重者、

貴者，課以較多郵資之制度。

(2) 地帶費制度(Tarif par Zone) 為遞進費制度之變相，即每隔一定之距離，規定增多一定之費金。

(3) 均一費制度(Tarif uniforme) 係不問距離之遠近，對於一定量以下之信件，規定同一郵費之制度。以上三種制度，孰捨孰取，當以經營上所採之主義為準。遞進費制度，與地帶費制度，最適於營利主義。均一費制度，適宜於規費主義，或折衷主義。現時文明國關於普通郵費，均採均一費制度。此制為英人羅蘭德喜爾(Rowland Hill)所倡導。一八四〇年英國首先實行，其他各國相繼仿效，遂成為定法。此實可謂為郵政制度上之革命。羅蘭德喜爾以前，各國均隨距離之增加，而增高郵費，以謀收入之增多，蓋在營利主義下，實行遞進費與地帶費之制度也。羅蘭德喜爾欲打破此制度，而建設均一制度，同時並欲求此均一費極其低廉，故當時高唱「一辨士均一」之標語，以揭示其主張。創議之初，曾引起英郵政部之激烈反對，及至國會通過以後，始克見諸實施。惟實施以後，郵政收入，因而減少，在長時期內，未能恢復，但信件之數，則激增無已，故一辨士均一制，可視為由營利主義之經營，以達於規費主義之樞紐。又郵費低減之結果，雖一般貧民，亦得利用郵政設備，同時前此存在之郵政免費特權，(Portofreiheit)自無存在之必要，此又可謂為「郵政民衆化」之樞紐。世人喻為郵政上之革命，良非虛語也。再依據一辨士均一主義規定郵費，規費主義，藉以確定。嗣後因人口之增多，文化之進步，與經濟之發達，郵件之數，增進無已，而郵政所需之經費，並不因此比例增加，故在收入上發生剩餘。以是規費主義，又隨時代之進步，而有漸移於準營利主義之傾向。

然均一費制度大抵以普通郵件爲限。包裹郵費，則各國不一。比、意、葡各國，採用均一制。英、法、荷各國，隨重量之增加，徵收地帶費。德、奧兩國在五公斤以下，採用均一制；五公斤以上，隨重量之增加，徵收附加費。又隨距離之遠近，可見各國普通郵件，均採均一制。包裹則以採用遞進制及地帶制者爲多。良以郵政包裹，不外郵政之附屬業務，國家無獨占權利，而利用包裹郵務者，多係工商業中人，藉郵政以營利，利用愈多，獲利亦愈厚，故國家參用營利主義，藉以取得相當收益，亦無妨也。

我國普通郵件，除航空郵件於創辦之始，曾一度採用地帶費制度外，向採均一費制度。包裹則按地方遠近，輪軌通否，及重量多寡，而定收費之高下，此蓋兼採遞進費制度與地帶費制度也。就包裹本身言，不能謂非營利主義，就整個郵政言，尚不失爲折衷主義。緣我國郵政自開辦以來，即採自給政策，國庫未嘗支撥基金，亦未嘗有何補助，以郵政之收入，用以抵補郵政之開支。且書籍印刷物之收費，爲提倡國家文化起見，又特爲低廉，每年虧蝕，據稱達國幣數十萬元之鉅。故郵政機關自不得不藉包裹之收益，以抵規費之不足也。前數年交通當局，鑒於書籍之虧蝕過鉅，頗有倡改用地帶費之說者，二十一年五月間，交通部曾將書籍郵費，改仿包裹例，按地方遠近，輪軌通否，遞增郵費一倍至二倍，終以推行不易，自動更張，誠以書籍郵費遞增辦法，衡諸財政原理，亦有未合。斯密亞丹（Adam Smith）定租稅原則有四，其第三項爲便宜之原則（the principle of Convenience），謂租稅徵收方法，當以最便於納稅人爲標準；第四項爲最少徵收費之原則（the Principle of least expense），謂徵收方法，必使省費，且

免侵漁。設令書籍郵費既以地域區分，復按輪軌之通否，而加區別，寄往某地，究需幾倍費，即郵局人員，亦難立告。遑論一般民衆，對於寄件人，殊多不便，是與便宜之原則不合。而郵局收寄書籍，亦需翻閱郵政局所彙編，以明其地是否為輪軌所通，應收幾倍費，至若普通書籍，投入信箱交寄者，所貼郵票過多，則寄件人受額外之損失，過少則郵局按照欠資郵件辦理，手續既繁，開支亦費，且無查考，易滋弊竇，更與上述省費之原則相背矣。此遞增郵費辦法之所，以終因民衆反對，而未克實施乎。

## 第二節 制定郵費之權源

制定郵費之權源，大別有三：有淵源於憲法者，有淵源於國際條約者，有淵源於國內法者。憲法為一國之根本法，茲先論憲法。各國憲法對於郵費之制定，規定不一。有以郵費之制定，視為國會職權者，如墨西哥、德意志、奧大利等國是。一九三一年墨西哥聯邦共和國憲法第七十三條規定曰：「國會之職權如次：」其第十七款曰：「制定關於交通路線郵費與郵局及聯邦管轄權下水流之使用與利用等項之法律。」是郵費之制定，與法律之制定，有同等重視。一九一九年德意志國憲法第八十八條第三項曰：「聯邦政府，得聯邦參政會之同意，得頒布交通規則，及使用交通設備應納之費，並得將此權委託於聯邦郵務部。」又第四項曰：「關於郵政電報電話之交通事務，及其價目表，聯邦政府如得聯邦參政會之同意，得酌設顧問機關。」德之聯邦參政會，具有國會性質，所不同者，墨西哥之國會，有直接制定權，而德之參政會，僅同意權而已。一九二九年奧大利之修正聯邦憲法第五十四條規定曰：

「鐵道運費郵費電報費電話費之徵收額，專賣物品之價格，聯邦公營企業之固定服務員之薪俸，均由國民會議參與決定。其參與方法，以聯邦憲法規定之。」是亦有制定郵費之權也。又有以郵費之制定，視為中央政府之職權者，如巴西是。一九二六年修正之巴西聯邦共和國憲法第七條曰：「左列事項，惟聯邦有處理之權。」其第四款曰：「聯邦郵政電報之價目。」究需國會通過與否，未有規定。又有對郵費之制定，僅規定制定之程序，而不規定制定之機關者，如芬蘭是。一九一九年芬蘭共和國憲法第六十二條曰：「凡政府行政及郵政鐵路河道醫院學校暨其他國立機關所徵收之費用原則，均以法律定之。」既以法律定之，則必經過立法程序無疑，是雖未規定職權之誰屬，而自明矣。又有祇將制定郵費之原則，加以規定者，如瑞士是。一八七四年瑞士聯邦憲法第三十六條第三項曰：「郵電之價格，在瑞士全境，根據同一原則劃一之，並應力求低減。」是予行政機關以制定郵費之相當範圍矣。蘇聯憲法內未有規定，惟既定明交通事業之管理，由聯邦處理，則其制定之權，屬於聯邦政府可知。英國憲法雖歷史最久，而內容最不整飭，然郵費之增減，必經國會通過，殆已成爲不易之定律矣。我國憲法尚未公布施行，約法條文簡略，未有規定。惟二十年間國府曾明令頒布，凡有獨占性質之事業，無論官辦商辦，或官商合辦，若以加價或其他方法，增加人民負擔，除法律已有規定外，應先由中政會議定原則，交立法院審議內容，方得決定，否則認爲違法，此亦慎重制定之旨也。

次論國際條約郵資原有國內郵資與國際郵資之分。國內郵資係一國主權之所在，爲他國所不能干涉，國際郵政公約第六條內即明白規定，凡爲公約及協定所未經明定者，不得侵越各國國內法律，即此意也。惟國際郵資，

關於全世界之運輸問題，歷屆國際郵政會議，均謀所以統一之，乃於公約內規定標準資率，並訂明增減之最高度與最低度，以爲之範圍。各國制定郵費雖於範圍內，得有伸縮之權，但究不能逾越範圍而自由訂定也。開羅國際郵政公約內關於郵費之規定，可分兩點說明，即普通郵件之資費，與特種郵件之資費是。所謂特種郵件者，如快遞挂号航空及代收貨價等是。茲先就前者說明之。公約第三十四條規定，凡郵件在聯郵全境內寄遞，及在已設立或將設立投遞事務之國內，向收件人住所投遞者，其應行預付郵費之資率，訂如左表：

郵 件 種 類	重 量	單 位	資 例
信函	每起重二十公分		二十五生丁
明信片	每續加重二十公分		十五生丁
雙			
貿易契	五十公分	十五生丁	
起碼之資費		三十生丁	
印刷物	五十公分	五生丁	
警者所用之文件	一千公分	三生丁	
樣	五十公分	五生丁	
起碼之資費		十生丁	
貨			

以上爲標準資率。依照開羅國際郵政公約最後議定書第二條規定，各國尙得自行增減惟至多僅有增加百分之四十，或減輕百分之二十之權。該條並訂明最高最低之限度如左：

郵 件 種 類	減 輕	最 低	限 度	增 加	最 高	限 度	小 包	五十公分	十生丁
信函 明信片	起碼重量 每續加重量	二十生丁 十二生丁	三十五生丁 二十一生丁	信函 明信片	起碼資費 每續加重量	二十生丁 十二生丁	三十五生丁 二十一生丁	起碼資費	五十生丁
貿易契 印刷物	雙 起碼資費	二十四生丁 二十生丁	四十二生丁 三十五生丁	貿易契 印刷物	雙 起碼資費	二十四生丁 二十生丁	四十二生丁 三十五生丁	起碼資費	五十生丁
贊者所用之文件 貨物	（每重五十公分） （每重一千公分）	四生丁 二生丁四	七生丁 四生丁二	贊者所用之文件 貨物	（每重五十公分） （每重一千公分）	四生丁 二生丁四	七生丁 四生丁二	起碼資費	五十生丁
小包	（每重五十公分）	八生丁	十四生丁	小包	（每重五十公分）	八生丁	十四生丁	起碼資費	五十生丁
			七十生丁						

公約內規定之標準郵資，係以金佛郎爲錢幣本位，並規定其重量爲一公分之三十一份之十，其成色爲○・九〇〇。（見公約第二十九條）惟各國幣制不一，自不能概以金佛郎計算，故公約第三十條規定曰：「每一聯郵國，應以該國現用錢幣，按佛郎價值最相近之數目折合，以定郵資。」又復於國際郵政公約施行細則第一百零五條定明，各國郵政應妥與瑞士國郵政商洽，折合相等價率，再由瑞士國郵政請由國際郵政公署通知各國郵政查照，遇有修改者，亦按同樣手續辦理。以上均就普通郵件之資費而言。更就特種郵件之資費言之，公約內亦有標準資率之規定，如公約第四十五條規定快遞費，每件至少爲普通信件單純費加倍之數，但至多不得超過七十生丁。第五十四條規定掛號資費至多爲四十生丁，但依照最後議定書第六條，如不能將掛號費定爲四十生丁者，准其收取增高至五十生丁之費，或遇特殊情形，准其收取與國內所規定之資例相等之費。第六十三條規定代收貨價郵件之額定資費，每包不逾五十生丁，如寄件人願將代收貨價以匯票免費，向其開發者，則另付代收貨價比例之資費，其數至多合代收款額千分之五，如寄件人聲請以撥入該件投遞國郵政活期帳目內之方法清算貨款者，則須付資費至多爲二十五生丁。惟特別資費與航空資費，原則上均按國內章程辦理。公約第三十八條規定：「對於收信時間以後交寄之郵件，各郵政得按其國內章程，加收資費。」「凡存局候領之郵件，投遞國郵政可按國內章程，對於同類郵件所定之特別資例，收取特別資費。」「各投遞國郵政對於投交收件人之小包，准許收取特別資費，每件至多爲五十生丁，如向收件人寓所投遞時，則此項特別資費，至多可再增至二十五生丁。」又航空運寄信函郵件之規定第四條：「凡由航空寄遞之郵件，除規定之各項郵件費外，均須付一項額外航空資費，其數由原寄

國郵政規定之。」凡郵政彼此對於航空郵遞，認爲普通事務者，此項額外資費，每重二十公分之郵件，每飛行一千公里，不得超過十五生丁。至於明信片及匯票每飛行一千公里，每件至多爲十五生丁。」可見國際郵件資費之制定，係以國際條約定之，而國內郵政機關，僅不過在條約所允許範圍之內，略有增減而已。

再次論國內法：各國郵政法對於制定郵費之規定，大抵可分爲三種派別：有以法律逕行規定郵件資率者，如日本；有僅以法律規定郵資制定之原則者，如英國；有以法律賦予行政首領制定資費之權者，如印度錫蘭、英屬海峽殖民地及馬來聯邦等是。日本郵便法第十八條分通常郵件爲五種，並各定其郵費額。如第一種信函每重四錢或其畸零之數，收日金三錢；第二種明信片單程者，金一錢五厘，雙程者金三錢；第三種每月一次以上刊行之定期刊物，每重二兩或其畸零之數，金五錢；第四種書籍印刷物貿易單據等，每重三兩或其畸零之數，金二錢；第五種農產物種子，每重三兩或其畸零之數，金一錢；但以上各種資費，得依命令減低之。又第十九條規定：「包裹郵資及關於郵件特別處理之資費，以命令所規定者爲依據。」是可見行政機關祇能以命令規定包裹郵資，或減低普通郵資，而無權增高普通郵資也。英國郵政法僅規定郵資之最高限度，與最低限度，賦予度支部長以制定之權。茲將英郵政法第二條第一項遂譯如左：

(1) 英島境內，寄往內地之信函，其最低郵費，不得少於一辨士，  
以合於左列條件爲限，度支部長得以命令制定郵費，及關於郵件之其他資費，並得規明徵收資費之重量等級，與其他條件，以及郵政部長有須得度支部長之同意，或不須同意，以減免此等資費之權。

(2) 在英島境內，預付之最高郵費如左：

(i) 寄往內地之明信片，不得超過半辨士，雙明信片倍之；

(ii) 寄往內地之書籍，每重兩盎司，不得超過半辨士，不足兩盎司之零數亦同；

(iii) 寄往內地之掛號新聞紙，不論有無補刊，或每件分寄，或數份合寄，不得超過半辨士，但以合於下款規定為限；

(Vi) 寄往內地之掛號新聞紙，在兩份以上者，無論有無補刊，不得超過同等重量書籍寄往內地之預付郵費；

(3) 單份郵寄之新聞紙，來往於英島境內外，或來往英島境外，不論其是否經過英島，不得超過三辨士，但英屬地及外國加收之費，不在此內。

(4) 本條所稱之命令，得規定營者所用書籍之資費，及其徵收資費之特殊情形。

可見英郵政法有兩大特點：一則法律規定最高最低之範圍，在其範圍內，政府有伸縮餘地，不若日郵便法之以條文訂明確定資率；一則制定之權，操諸度支部，而不在郵政部，此蓋英國相沿以郵政為稅收機關，郵費為稅收之一種，故以度支部為主管機關也。此外有以郵費資率制定權，悉賦於行政首領者，如錫蘭郵政法第九條，印度郵政法第七條，英屬海峽殖民地郵政法第十四條，以及馬來聯邦郵政法第十五條，均有相似之規定。錫蘭、印度、海峽殖民地之總督（Governor）以及馬來聯邦之國務總理（The Chief Secretary），均有隨時制定資率之權，僅須

於政府公報內明文公布而已。殖民地之政治，本爲統治者所支配，無所謂民意機關，尤以交通設施爲統治者藉以權壓被治者之工具，當更不容其有置喙餘地，至當地人民有無負擔此項資費之力，固非所計也。然所謂總督或國務總理者，其制定之權，仍以來往境內之郵件爲限，其國際郵件之資率，仍不能不受公約之拘束耳。我國郵費定率，向以郵政章程定之，郵政條例第六條第二項，且以明文規定。二十四年七月五日公布之郵政法，改依日本立法例，採法定主義，關於郵件之種類及資費，均以明文規定，交通部僅得呈准行政院，減低其資費而已。惟未經規定之郵件，其種類及資費得由交通部擬訂，呈請行政院核定，是於法定主義中，仍寓有伸縮餘地也。誠以我國幅員遼闊，邊遠地方，與內地各省，交通懸絕，郵局運寄困難，即以包裹而論，其郵資須隨地隨時而異，極其複雜，又因貨幣本位關係，國際郵件資例，每隨金價漲落，時有增減，如採絕對法定主義，均不免發生困難矣。

### 第三節 郵費之給付

郵資之給付，可分給付方式，給付主體，與給付之減免，三點論之。給付方式，各國郵政法內雖規定不一，但原則相同，即由利用郵政者，付以一定之資金，而由郵政機關予以相當之表徵，俾資證明而已。我國郵政法第八條，對於郵資之交付，以四種方式表示之：（一）郵票；（二）明信片；（三）特製郵簡；（四）證明郵資已付之戳記。日本郵便法第二十九條規定：「關於郵政上之資費，除命令另行規定外，應以郵票及其他可以表示郵資之證書繳納之。」又第三十二條曰：「郵件資費，經規定手續交付者，視爲正當交付。」英國郵政除以郵政明信片，爲郵資之表示外，依照

郵政法第十一條規定，凡向內地稅務司(The Commissioners of Inland Revenue)繳納相當金額者，得於任何紙張上加蓋戳記，表明各類郵資之數，以爲封裝郵件，或製爲信封之用。美國郵政法第九章內，表示郵資之方式，亦分郵票、明信片、郵製封套數種。而郵製封套又可分爲兩種，一係用作信封之用，一係用以封寄新聞紙。用作信封者，又有一種特製信封，(Special—request envelopes)係因購者之聲請所特製，其式樣得隨購者之便，惟不能印有廣告文字而已。其他各國對於給付方式，雖間有不同之處，要亦大同小異，各隨事實上之便利，制爲規章，初無學理上之根據也。國際間對於各國用以表示郵資之方式，亦相互承認，惟信函之郵資，須以郵票或郵票印機(Stamping machine)所印之符誌表示之，僅印刷物得以任何方式表示之。公約第四十七條曾詳加規定，其條文如左：

一、郵件之郵費，得用原寄國對於個人寄信發生效力之郵票黏貼，或以該國郵政正式採用，並隸其管轄之郵票印機所印之符誌表示之。至於印刷物之郵費，得以印字機所印之誌，或用其他方法表示之。然此項印誌制度，應爲原寄郵政國內章程所允許者，始可辦理。

二、凡雙明信片之回片上，印有或貼有發行國之郵票者，或交寄時，已經付足郵費之各項郵件，而在改寄之前，預先付足改寄費者，暨單張或成包之新聞紙，以及按期出版物，其上註有 Abonnement—post 字樣，按照代訂新聞紙及按期出版物協定寄遞者，均認爲預先付足郵費之郵件。

以上爲給付方式。次再論給付主體：一郵件之交寄，其關係人有三，即郵局、寄件人、收件人三方面。郵局供給遞

送之勞役，而以郵資爲其對待給付，其問題至爲簡單。惟收件人與寄件人同爲郵件之受益者，郵資將由收件人負擔乎？抑寄件人負擔乎？於是乃發生給付主體之問題。按照各國通例，郵資以由寄件人預付爲原則，收件人補付爲例外。開羅郵政公約第三十五條規定各項郵件，應由寄件人將郵資預先付足，凡未經預付郵資，或付資未足之郵件，以及雙明信片於交寄時，未經將往來兩片，預先付足郵資者，除信函及單明信片外，均不得寄遞。又第三十六條規定，此項未經預付郵資，或付資未足之信函，及單明信片，須按應付之數，或所欠之數，加倍補收，由收件人照付。其補收之額，不得少於五生丁。又航空運寄信函郵件之規定第五條：「完全未付資費之航空郵件，應按國際郵政公約第三十五條及第三十六條之規定辦理。凡於交寄時，無需將資費預先付足之郵件，概由普通運輸方法寄遞。」  
「如航空郵件所付之郵費不足，然所付之郵費足敷航空額外資費數目者，仍可由航空寄遞。如該項郵件所付之郵費，已敷航空額外資費數目百分之二十五者，原寄郵政，得將該項郵件，由航空寄遞。」此均國際間以寄件人負納費義務之規定也。收件人之納費，乃係例外辦法，此在各國國內法亦然。英國郵政法第三條第一項規定：「凡郵資及其他就郵件所收之任何資費，未經寄件人預付，或預付未足者，其應付之數，或不足之數，由收件人於投遞時繳納之。或郵件拒絕收受，或收件人死亡，或所在不明者，仍由寄件人負擔之。」其他英國法系之郵政法，如印度郵政法第十一條，錫蘭郵政法第十三條，馬來聯邦郵政法第十八條，英屬海峽殖民地郵政法第十八條，均有類似規定。日本郵便法第二十五條亦規定曰：「除以命令另行規定外，未納郵資，或納資不足之郵件，受取人經按所欠資費，加倍繳納後，得受取之。拒絕繳納時，退還寄件人，向寄件人徵收之。如受取人所在不明，或因其他事由而退還寄

件人時，亦同。」良以郵費關係國家收入，不容規避取巧，故各國法律，均明定寄件人或收件人之給付義務，且有引用稅收章程，以加重給付責任者。如英日法律皆是。英郵政法第七條規定，凡欠付之郵資，或就郵件所收之其他資費，國家得適用關於稅收之法律，以取償之，並得視為民事債務。日本郵便法第二十七條亦規定曰：「關於未經繳納郵資之金額，郵政官署得依處分遲納國稅例征收之。」又第二項曰：「對於前項未納金額，郵政官署有次於國稅之先取特權。」國家之保護郵資收入，殆可謂周備之至。惟日郵便法內有消滅時效之規定，為他國郵政法所罕見。觀於第二十六條條文曰：「關於郵政上應行繳納之費，倘未經繳納，而自應繳之日起，六個月內未經通知者，其納費義務，即行消滅。」此實日法之特點也。然則郵費繳納以後，其能退還否乎？此亦一問題。各國法例，大抵以不退還為原則。我國郵政法第八條第三項，日本郵便法第二十四條皆是。除法令別有規定外，概不返還。所謂法令別有規定者，多係於郵政規程內定之。惟英國郵政法第三條第二項規定，凡欠資郵件，經收件人繳納欠資以後，如收件人不欲收取，得聲請郵政部長，責令寄件人返還其所繳資費，及退回之資費，此蓋預防寄件人出諸惡意，故欲使收件人損失郵費，因設此條規定，以資救濟。英國法系之其他各國郵政法內，均有類似規定。

茲再論郵資之減免，其意義含有減費與免費兩種。減費惟英郵政法有此規定，免費亦可依寄件性質之不同，而分為三類，有因郵件內容，涉及郵政本身事務者，有因某種事務為國家所特別優遇者，亦有由於交寄錯誤者，爰分別述之。開羅國際郵政公約第四十九條規定，「凡係郵政公事函件，由各國郵政彼此寄遞者，或由各國郵政與國際郵政公署間，或由聯郵境內各國之郵局間，彼此往來寄遞，或由各國郵局與各國郵政間，彼此往來寄遞者，以

及按照公約暨各項協定及其他施行細則內明文規定免費寄遞者，一概免收郵費。」此國際間免費之規定也。各國國內法亦然。且交寄者亦不以郵政機關爲限，僅須內容爲郵政事務，即可免費。如日郵便法第二十八條規定曰：「關於郵政、郵政匯兌、郵政儲金、電報、電話、無線電報、支付恩俸年金、收付國庫金或售賣印花稅票等事務之郵件，依命令之規定，得免納資費。」我國郵政法內雖未明文規定，但亦載諸郵政規程，此蓋各國通例也。至因國家特別優遇而免費者，以英郵政法爲特例。英郵政法第五條規定：「寄呈英皇之呈文，或請願書，免納郵資。」國會兩院之議員，對於經由郵局寄呈英皇之呈文，或請願書，得收取之。其交寄國會者，如未加封套，或未經封固，而其重量不逾三十二盎司者，免納郵費。」「往來英島間之選舉票，或涉及國會選舉之進行事項，如未付郵資，或付資未足者，除度支部長另以命令規定外，僅就應付未付，或不足之數補足之。」此制在各國事實上亦多有行之者，良以國會爲接受民意機關，選舉尤爲一國政治基礎，予以免費優益，自無不可。又有基於人道主義而免費者，如俘虜郵件。開羅國際郵政公約第四十九條第二項，曾明文規定，「凡寄交戰時之俘虜，或由浮虜寄發之郵件，除代收貨價郵件外，無論在原寄國，或投遞國，以及轉寄國，一律免收郵費。」「關於交戰時俘虜之信件，無論經由交戰國，以及收留交戰國軍人之中立國特設之情報局，直接收發，或此項情報局之代理機關收發者，亦一律免收郵費。」蓋被俘之軍人，多無資力可供繳納郵費之用，如不予免費寄遞，是不啻剝奪其通信機會，身處異邦，而不克與家屬一通信問，人生慘境，孰甚於是。公約特立此規定者，良以此耳。他若因誤寄之件，以法律規定免費者，以英國法系之郵政法爲多。英屬海峽殖民地郵政法第十七條規定：「凡物件已向郵局交寄，業負納費義務者，如能向郵政

總局局長，或其代表證明，確係交寄錯誤，則郵政總局局長或其代表，得令關係人當面開拆，免費退還之。惟該件內如夾有信函者，須補納資費。」其餘如馬來聯邦郵政法第十七條規定亦同。

減費之規定，亦以英國爲特創。郵費本應全國一律，固不應因地而異，尤不應因人而施。惟英國郵政法內有所謂特權階級者(Privileged persons)，國家得予以減收郵費之優益。依照英郵政法第六條第四項規定，享受此項優益者有六：(一)將校以下之軍官；(二)樂隊長；(三)學校校長；(四)常備軍之士兵；(五)後備軍之士兵；(六)服務於英海軍及印度海事處之水手。如係改寄郵件者，其範圍尤廣。凡具有上列資格者，交寄或收取往來海內外郵件，如重不逾半盎司者，每一信函，僅需預付郵資一辨士。惟須符合下列各條件爲限：(一)郵資須預付；(二)信面應書明寄件人姓名、官階及所屬軍籍，並主管長官之簽字；(三)如寄交上列各人者，其人之姓名、官階及所屬軍籍；(四)除具有上列身分之人，或其主管長官書面委託代收之外，不予投遞；(五)郵資未經預付者，向收取人每信徵收二辨士。此蓋英以海軍立國，其殖民地散佈海外，而軍隊之駐紮海外者，爲數亦多，使不特別優遇，則無以鼓勵軍心，此國家之交通政策使然，固無足異也。然英郵政法對於假借名義希圖取巧者，亦處罰甚嚴。第六條第六項規定，非爲主管長官，而加署於信封，代爲證明，或本無特殊身分，而轉託有身分者，代爲取得長官證明，或關涉第三者之事件，而故意書寄有身分者，爲之轉遞，以圖短納郵資者，依法均處以每次五鎊以下之罰金，是於優遇之中，仍寓防止濫枉之弊也。

## 第四節 郵票之效力

郵票係用以表示郵資之數，其行使效力，果何由而致乎？曰：必須具有下列各要件：（一）特定之形狀；（二）特定之發行機關；（三）特定之價格；（四）特定之使用方法；（五）特定之使用期限。具是五者，而後郵票之效力，乃克完整無缺。茲請先言形狀：郵票之形式若何，各國本無定式，姑分國際使用之郵票，與國內使用之郵票，分別說明。國際使用者，因便於辨認及分揀起見，國際公約內曾規定一定之顏色。開羅國際郵政公約施行細則第一〇六條規定，郵票之顏色如左：

平常信單純資例之郵票，須用藍色；

明信片資例之郵票，須用紅色；

印刷物起碼資例之郵票，須用綠色；

郵票印機所印之郵票符誌，無論係屬何種價值，均須用淺紅色。

同條第二項規定，「郵票及郵票印機所印之符誌，應在可能範圍內，用羅馬字標明原寄國之國名，並按照折合表折成之相等價率，將其價值註明。郵票上之價值，無論整數或零數，均應用阿拉伯號碼印明。至於印刷物如付費辦法，僅以印字機所印之符誌為憑，或以他種方法印就者，則原寄國之國名，以及郵票之價值，得以原寄局名稱，及註明「郵資已收 Taxe Payée」，或郵資已付 Port Payé」，或詞意相同之字樣替代，此項註明，可用法文或

寄原國文字，亦可用簡筆式爲 T.P. 或 P.P. 字樣。至所採用之標註，無論爲何式，均應將標註括以方形線，或在其下劃一粗線。」第三項云：「除郵費外，如附收額外資費，而須貼用紀念郵票，或慈善郵票者，則該項紀念或慈善郵票之印製，務須有所辨別，不致令人疑爲郵資。」第四項云：「郵票上可用鑿孔器鑿成小孔，但須遵照發售國之郵政定章辦理。」此均規定國際郵票之形式也。雖各國發行之郵票，均不相同，但在顏色上，及標註上，仍不能不依此印製。參加國家，對於公約負有忠實履行之義務，自未便有所違反耳。國內行使之郵票，其形式如何，多由主管機關自行釐定，然亦有以法律明文，賦予郵政機關以制定之權者；或雖無明文規定，而意義上已包括此種權責者；或僅以法律規定重要原則者，如德國憲法第八十八條僅規定「郵票全聯邦一律」，郵票之形式若何，非所問也。美國郵政法第一三五條，認郵政部長有隨時改良郵票之權。日郵便法言明郵票由政府發行，所謂發行云云，當包含印製在內。我國郵政法第八條，則規定「郵票明信片及特製郵簡，由交通部擬訂式樣，及價格，呈請行政院核定，由郵政機關發行。」其文義尤爲明顯。他若錫蘭郵政法第十八條，印度郵政法第十六條，馬來聯邦郵政法第二十二條，均認行政首領有製定之權。誠以郵票不過表示郵資之用，其形式花紋之何若，本非重要，有可賦予主管機關以制定之全權。惟美國郵政法對於郵票花紋，有一消極的規定。美郵政法第一三六條規定曰：「合衆國之債券、證券、紙幣、輔幣券，或郵政流通券內，不得印有個人肖像，設其人尙係生存者。」其附註云：「郵票特製郵簡及郵政明信片，均係合衆國之證券（Securities of the United States）。足見郵票內亦不能印有現尙生存之個人肖像矣。」意者美國政治集大權於總統，每次選舉，競爭至爲劇烈，爲防止執政者，利用郵票宣傳以運動選舉起見，特於法律

內加以限制歟？觀於禁止刊印肖像之範圍，僅以生存者爲限，則其含有政治意味可知。

郵票花紋未經制定以前，主管機關得於相當範圍內，隨意規定，但一經制定以後，民衆不得自由仿效，此爲各國通例。英美郵政法且以明文規定。美郵政法第二千三百二十八條規定：「如於任何商用卡片，通告，招貼，傳單，或廣告之上，繪製，鐫刻，印刷，或以任何方式，製造，散發，或使用，與合衆國業經或將來依法發行之公債票，債券，存儲券，紙幣，金銀券，輔幣券，或證券，有相同或相似之式樣花紋者，均視爲非法。其於上項債券證券之上，書寫或加印任何商用廣告招帖者，亦同。有違犯者，處以不逾五百元之罰金。」又依同條第二項規定，所謂證券者，包括郵票，及其他有價證券在內。英國郵政法第六十四條亦有左列之規定：

- (一) 任何人非經特准，不得有左列行爲：
- (1) 模仿郵政部，外國或殖民地郵政當局所爲之式樣，以製造發行或交寄任何信封包套卡片單式或紙張者，或其上之文字符號表明，或足以使人信其可以免費寄遞者；
- (2) 意圖供行使之用，於任何信封包套卡片單式或紙張之上，模仿郵政部或外國或殖民地郵政當局之所爲，加註符號文字，足以表明，或使人信其可以免費寄遞者；
- (3) 發行或使用前款標註之信封包套卡片單式或紙張者；
- (二) 違反本條之規定者，依簡易程序，處以不逾四十先令之罰金。

我國郵政法雖無明文規定，但對於冒用郵政專用物者，有處刑明文。日本郵便法第四十七條，亦規定「以不

法方法，免納郵資，或使他人免納者，處二百元以下之罰金。」其立法原理，固均相仿也。

次論郵票之發行機關：郵政爲國家所獨占，郵票所以代表郵資收入，則郵票之應由國家發行，此固當然之理也。各國郵政法均以明文規定。日郵便法第三十條，我郵政法第八條亦同。我郵政法第四十條對於未經郵政許可，而發賣郵票，明信片，或特製郵簡者，且有處罰之規定，亦所以維持國家之權也。郵票之發行權，既屬於國家，則非由國家發行者，必出於僞造，不能發生郵票之效力，其理至明，毋待贅述。茲論郵票之價格：價格之規定，爲發行手續之一，有發行權者，即有規定價格之權，此固事理之當然，亦各國立法之通例也。惟一國之郵票，不獨用之往來於領土以內，且普及於舉世通郵之處，即身居外國者，亦得以國際回信郵票券，寄於收件人，備爲收件人兌換所在國之郵票，以爲回信之用，使其發售價格，時有漲落，或因時因地，不能一致，則不獨危及本國之郵政經濟，並足影響國際交通。故各國對於郵票發售價格，無不詳加規定，以資防範。譬如美郵政法第一三九條規定，郵政局長不得接收外國貨幣，或穿孔毀損之貨幣紙幣。又第一三八條規定曰：「郵政局長，或其他郵局僱用負有保管或發售郵票郵製信封郵明信片之人，如用以清償債務，購買商業貨物，或抵押，或不以現金發售，或郵票售價較高較低於票面價格，郵製信封售價較高較低於規定價格，或於投遞區域以外，發售郵票郵製信封郵明信片，或使其發售，以期增加報酬者，或向其購買者，或其發售有違郵政法郵政章程之任何規定者，均處以五百元以下之罰金，或一年以下之徒刑，或併科之。」蓋均防止郵票價格之不能一致也。我國郵政規程內亦有相似規定。惟我國各省幣制不一，郵票價格雖已刊印於票面，徒以各省貨幣漲落不時，郵票不能盡以國幣發售，故事實上亦間有不能一律，而於郵票上

加印「限某省貼用」之字樣，以示防限者，事雖創例，亦屬因時制宜，未可厚非耳。

郵票之使用方法，爲其發生效力之消極條件。使用不得其當，則效力即因以喪失。各國郵政法多規定失效之原則，而其詳情，則以命令或章程規定之，亦間有於郵政法內，作列舉之規定者，如美國是。美郵政法第七百十六條規定，使用方法有五：（一）郵票之表面，除僅供認證之用，非爲廣告目的，而以小孔穿以文字號碼或符號者外，不得毀損。其穿有小孔者，小孔之直徑，不得超過一英寸三十二分之一，而全面積亦不得超過半平方英寸。且其形狀，不得妨礙郵票真僞，及已否使用之辨認，並不得於小孔內，塗以顏色；（二）郵票之黏貼，不得相互重疊，致有掩蓋；（三）郵件貼有前已使用之郵票者，不予封發，俟其另貼郵票，再行發寄；（四）毀壞之郵票，或拼集之郵票，或由明信片郵製信書或郵製色紙上剪下之郵票，均須令其另行補貼；（五）郵件上模仿郵票印誌或貼有類似郵票之物者，退還寄件人。」以上規定，實爲各國事實上所通行，我國及日本郵便法均僅爲原則上之概括規定。日郵便法第三十一條曰：「郵票及其他可以表示郵資之證書，如有污損情事，失其效力。」我國郵政法第九條亦規定曰：「已污損之郵票，失其效力。明信片及特製郵簡上表示價格之花紋有污損時亦同。」此蓋國家爲防止僞造或變造郵票，或防止洗刷重用起見，對於已有污損，或黏貼不得其法，致有掩蓋者，均不能不否認其效力，否則，勢將無以辨認也。此外尚有一點，雖爲郵政法所未規定，而爲國際法所應爾者，即外國郵票，不能有繳納郵資之效力。是一國之郵票，僅能使用於其領土之內，一經超越領土範圍，則失其本身之價格矣。是亦使用之地域上，不可不注意之點。

郵票一經發行以後，任何時均可使用，在通常情形之下，原不生期限問題。惟郵票發行過久者，則摹仿僞造，無

法辨認，國家爲杜絕流弊起見，自不能不時換新票。又如紀念郵票，乃爲特種節令或時期而發，尤無永久通行之必要。故國家對於舊日發行之郵票，不能不有宣告廢止之權。但郵票一經廢止，則存有是項郵票者，將遭受意外損失，是爲人民福利計，尤不能不有防止濫行廢止之弊。故各國多有以法律規定之者。我國郵政法第十條「郵政機關得呈請交通部轉呈行政院核准，將其發行之郵票廢止之。但應於一個月前公告，並停止其售賣。」又第二項云：「持有前項廢止之郵票者，自廢止之日起在六個月內，得向郵政機關換取新票。」是公告後之六個月，乃爲郵票行使權之期限，庶持有是項郵票者，得於期內調換，不致有所損失，意至善也。惟我國幅員廣大，邊遠省區，交通不便，將來公告時期之起算，將以中央公告之日爲標準乎？抑公告到達之日爲標準乎？我國對於法律施行日期，原訂有標準條例，自應以是爲準則也。

### 第五節 偽造郵票之刑責

僞造郵票之刑責，各國法例不一，有規定於刑法中者，有規定於郵政法中者，有於刑法郵政法同時規定者，要之，無論規定之誰屬，其爲刑事法則則一。僞造郵票，乃爲對於郵票犯罪之總稱。就犯罪行爲之種類而觀，可別爲下列數種：

(一) 僞造郵票 指本無製造之權，假借國家名義而製造之謂。

(二) 變造郵票 指以真正之郵票，而變更其內容之謂。如一元郵票，私自改爲二元之郵票是。

(三)行使僞造變造郵票 指以僞造變造之郵票，作爲真正郵票而使用之謂。

(四)收集或交付僞造變造郵票 指明知爲僞造變造之郵票，而向人收集，或交付於人之謂。

(五)塗抹註銷符號 指將郵票上所蓋之日戳，或其他註銷符號塗去，意圖再供使用，及使用此項郵票之謂。

(六)製造交付或收受器械原料 指製造交付或收受一切器械原料，意圖供僞造變造郵票之用之謂。

以上六種行爲，均足妨害國家信用，各國法律，處刑之輕重，雖略有不同，但視爲犯罪行爲，則毫無二致。我國刑法視爲僞造有價證券。第二〇二條規定：「意圖供行使之用，而僞造變造郵票或印花稅票者，處六月以上，五年以下有期徒刑，得併科一千元以下罰金。」「行使僞造變造之郵票，或印花稅票，或意圖供行使之用，而收集或交付於人者，處三年以下有期徒刑，得併科一千元以下罰金。」「意圖供行使之用，而塗抹郵票或印花稅票上之註銷符號者，處一年以下有期徒刑，拘役，或三百元以下罰金。其行使之者亦同。」又第二〇四條規定：「意圖供僞造變造有價證券郵票或印花稅票之用，而製造交付或收受各項器械原料者，處一年以下有期徒刑，得併科五百元以下罰金。」可見二〇二條之罪，以有行使之犯意爲成立要件；第二〇四條之罪，以有僞造變造之犯意爲成立要件。日本立法亦同。惟日本刑法內無規定，係規定於特別法中。日本郵便法第四十八條：

以行使爲目的，而僞造或變造帝國政府，或聯郵締約國政府發行之郵票，及其他可以表示郵資之證書者，或將郵票或證書上已經使用之痕跡消除者，均處以十年以下之徒刑。

僞造或變造郵票，及可以表示郵資之證書者，或將其使用痕跡消除復用者，或以行使爲目的，將僞造或變造，

或消除使用痕跡之郵票，及證書，輸入，交付他人，或向他人受領者，其處罰，均與前項相同。

|中日立法之不同，有可得而言者：我國對於偽造變造郵票行使偽造變造郵票，及塗抹註銷符號，其處刑輕重，各有等差，良以犯意有輕重不同，其懲罰之方，亦宜有所區異。乃日郵便法竟處以同等之刑，此不能不認為我國立法之進步也。至於製造或收受器械原料，日郵便法雖無明文禁止，但第五十五條第二項以犯第四十八條之罪為目的，而從事豫備者亦有處刑規定。器械原料，係屬預備行為之一種，自可依據該條之解釋，而處以罪刑，事實上仍與我國刑法，具有同一效力也。他如德國刑法第二七五條，對於偽造變造郵票，或行使偽造變造郵票者，處三月以上之徒刑。第二七六條，對於行使舊郵票者，除處以漏稅之刑外，科以三百馬克以下之罰金。法國刑法第一百四十二條，對於偽造郵票，或行使偽造郵票者，處二年以上，五年以下之徒刑。褫奪五年以上十年以下之公權，並由政府監督之。蘇聯一九二七年修正刑法第五十九條之八，對於偽造郵票，或行使偽造郵票者，處三年以下之自由拘束。又如英國郵政法第六十五條，對於製造，發行，經營，行使，以及持有偽造郵票，或其材料器械之處刑，美國郵政法第二三二條，至第二三二五條之處刑，均具有同一立法原則，雖詳略輕重，各有等差，要均以一定之作爲要件。乃蘇聯立法，竟有以不作爲構成刑責之要件者，此實蘇聯立法之創例。蘇聯一九二七年修正刑法第五十九條之十三規定曰：「明知本法第五十九條之二・三・八所稱之罪之實行，或明知確在預備犯罪中，而匿不報告官廳者，處以一年以下之自由拘束。」所謂第五十九條之八，即包括偽造郵票或行使偽造郵票在內。按我國刑事訴訟法第二百十九條，「不問何人，知有犯罪嫌疑者，得爲告發。」第二百二十條，「公務員因執行職務，知有犯罪嫌疑者，

應爲告發。」足見不具公務員身分者，告發犯罪，係其權利，而非義務，具有公務員身分者，雖告發爲其義務，但怠於履行義務者，法律亦無何制裁之方，獨蘇聯對於知情不告，亦視爲犯罪，此蓋蘇聯政治爲國家絕對集權，故對於妨害國家法益者，亦防範特嚴，政治制度之足以左右法律，固往往如是也。

以上係就犯罪行爲之種類而言，設就犯罪之程度而言，則有所謂既遂、未遂及預備之分。既遂者，謂已發生犯罪之結果，按律科刑，自無疑問。惟未遂犯與預備犯之意義若何？法律上是否科刑，此均足供研究之點。茲分別述之：未遂罪之定義，各國立法例，可分二派：一爲法國派，因意外之障礙而未遂者，爲未遂罪。從此派者，爲比利時、荷蘭、意大利、西班牙、葡萄牙及瑞士數州；其一爲德國派，不問未遂之原因，是否出於意外，皆爲未遂罪。從此派者，爲那威、布加利亞、瑞士、日本、墨西哥、智利等國。法德兩派定義既異，則對於學說上所謂中止犯，大有區別。蓋未遂罪如以出諸意外者爲限，則中止犯當然不能以未遂罪論。我國刑法從德國派，其第二十五條曰：「已着手於犯罪行爲之實行，而不遂者，爲未遂犯。」是罪責之構成，以着手實行爲要件，其是否出於意外，固非所問也。故對於中止犯及不能犯，僅有減輕或免除其刑之規定，仍視爲未遂罪之一種。所謂不能者，指其行爲不能發生犯罪結果之謂。所謂中止者，指以已意中止，或防止其結果發生之謂。均未遂罪也。惟我國刑法第二十五條第二項規定：未遂犯之處罰，以有特別規定者爲限。各國法例，亦大致相仿。是則僞造變造郵票之未遂犯，其將處罰否乎？日本郵便法第五十五條，對於未遂犯有處罰之規定。我國刑法及郵政法內，均無規定，將來在事實上，或不無困難也。至預備犯乃尙未爲犯罪之行爲，僅不過達到預備犯罪之程度，預備與未遂之區別，全以已未着手爲標準。凡實施構成犯罪要素之行爲，謂之

實施。着手者，即指開始實施而言，與實施有緊接之關係。預備則尚在未經開始實施之際。各國立法例，對於預備犯非有特殊規定，均不處罰，郵票關係國家信用至鉅，故多有定爲處罰者。日本郵便法第五十五條規定：「以犯第四十八條之罪爲目的，而從事預備者，處二年以下徒刑或百元以下罰金，並將所有供預備之物沒收之。」所謂第四十八條之罪者，即指僞造變造郵票，塗抹郵票上註銷符號，及行使上項郵票之謂。我國法律對於預備犯可分爲兩種，即預備僞造變造郵票，與預備塗抹郵票上註銷符號是。前者以刑法規定，即第二〇四條，對於意圖供僞造變造郵票，以製造交付或受收各項器械或原料者是。後者以郵政法規定。郵政法第三十九條第二項，對於意圖供自己或他人連續行使之用，而於郵票明信片或特製郵筒之印花上，塗用膠類、油類、漿類或其他化合物者，依刑法第二百零二條第三項處斷。此均制裁預備犯之規定也。

然處刑與否，無論其爲自由刑，財產刑，均爲對人處分。茲再論對物處分：對物處分，即沒收之謂。我國刑法規定沒收之物有三：（一）違禁物；（二）供犯罪所用，或供犯罪預備之物；（三）因犯罪所得之物。除違禁物外，在原則上以屬於犯人者爲限，得沒收之。但刑法第二百零五條規定：「僞造變造之有價證券、郵票，或印花稅票，及前條之器械原料，不問屬於犯人與否，沒收之。」日本郵便法第五十五條：（三）「僞造變造已經消除使用痕跡之帝國政府或聯郵締約國政府所發行之郵票，及其他可以表示郵資之證書不論屬於何人，除依裁判沒收外，得以行政處分沒收之。」蓋關於沒收之規定，各國立法例有二：曰義務沒收主義，即必應沒收也；曰職權沒收主義，即沒收與否，裁判上有斟酌之自由也。我國刑法在原則上，採折衷主義，對違禁物採義務沒收主義，其餘之沒收物，採職權主義。惟對

於偽造郵票特爲規定，亦採義務沒收主義，所以維護國家之信用也。日本郵便法所採之主義亦同。惟日本得以行政處分沒收之。日郵便法雖公布於明治三十三年，而以行政處分沒收之條文，尙係大正五年間所追加。並於郵便法第五十五條（三）末項規明：「關於沒收手續，以命令定之。」在我國其得以行政處分沒收否乎？是亦問題。我國刑法第四十條規定：「沒收於裁判時併宣告之。」又司法院院字第六十七號解釋：「刑法第六十一條規定得專科沒收之物，及第二百二十七條所載，不問屬於犯人與否應沒收之物，已送審判者，應於判決內併予宣告。若案未起訴，或不起訴，則應由檢察官聲請法院以裁定沒收之。」所謂第二百二十七條者，尙指民國十七年公布之刑法，即僞造變造之郵票，印花稅票，與塗去註銷符號之郵票，印花稅票，可見我國之沒收，須由法院以判決或裁定行之，不能由行政機關自行處分也。按沒收之性質，學說上原有三說：第一說，謂沒收爲刑罰；第二說，謂沒收爲警察的預防處分；第三說，謂沒收不許任何人所有者，是爲警察的預防處分；惟行爲與犯罪有關係者，爲刑罰。日郵便法蓋採第三說也。我國刑法規定沒收爲從刑之一，故須以裁判行之。惟我國法院現時設置未週，而塗抹郵票，註銷符號，以圖再供行使之案件，層出不窮，一一須經由法院以裁判沒收，事實頗有窒礙之處。他日修正郵政法，如能同時賦予行政機關以處分之權，則在防止犯罪上，或不無增多便利也。

茲再論刑罰權行使之範圍：在一國領土內犯罪，得適用其犯罪地之刑法，自無待言。設犯罪在領土以外者，則其國之刑法將能適用否？乎？基於一國自衛權之活動，自以適用爲當。國際法學會對此問題，曾有所決議，其言曰：「各國於領域外之外人，有違反其國刑法之行爲，或攻擊其國家之社會的存在，或害其安全，而犯罪地之刑法，無

懲罰之規定者，得自行罰之之權。」各國刑事立法，大抵採此主義。日本郵便法第五十五條（二）「第四十八條對於任何人，在帝國以外犯有該條之罪者，亦適用之。」此係大正五年間追加之條文，蓋偽造變造郵票，足以危害國家信用之安全，基於自衛原則，不能不有此規定也。我國刑法第五條第四款，凡在民國領域外，犯第二百零一條及第二百零二條之偽造有價證券罪者，刑法亦適用之。又第三條云：「本法於在中華民國領域內犯罪者，適用之。」其第四條云：「犯罪之行爲或結果，有一在中華民國領域內者，爲在中華民國領域內犯罪。」刑法總則爲一切刑事法令之總則，郵政法內關於刑事之規定，自可適用刑法總則，而使其效力推及於領域外也。各國郵政法有將國內發行之郵票，與外國發行之郵票，同時並舉者，如日本英美郵政法皆然，我國郵政法對於偽造外國郵票，未有規定。按照罪刑法定主義，似不能處以刑罰。但能引渡於外國法院而已。要之此種事件，各國均負有相互協助之義務，開羅國際郵政公約會增列一條，爲倫敦公約所無有。爰錄其施行細則第一百五十三條如左：

使用舊郵票，或偽造之郵票，及使用偽造印機所印之郵票符誌，除各國法律訂有特別辦法外，凡遇郵件上所貼預付郵資之郵票，查有假冒情事，或印機所印之郵票符誌，係偽造者，均照下列規則辦理：

(甲) 郵局發寄郵件時，如查有某項郵件上所黏之郵票，係屬假冒，（偽造，或已用過者）或印機所印之郵票符誌，係屬偽造，其郵票或符誌，無庸塗改，即將該件隨同後附C—4字相同之單式一紙，裝入封套，作爲公事挂號，寄交投遞局，該C—4單式，應繕備一份，通知原寄郵件，及投遞郵政。

(乙) 關於此項違法情事，應請收件人到局證明，如收件人照付應付之郵資，並將寄件人姓名住址說明，一面

俟郵件內裝之物閱畢後，將郵件全件交付郵局，倘遇該件不能與證罪物品拆離，則亦必須將該件所載姓名住址，及貼有所稱假冒之郵票，或郵票符誌之一部分，（如信封包皮，或信件之一段等）交付郵局，如是始可將該件投遞。查驗之結果，應照後附〇一〇字相同之格式，繕備報告單一份，將所需情形敍明，由局員及收件人署名，如收件人拒絕簽署，即將其拒絕一節，載明單內。

報告單及隨附各件，應即一併作爲公事掛號，寄交原寄國郵政，以便按其本國法律辦理。

凡國內法律，不准按照甲乙兩節所載手續辦理之郵政，應將該項情事，請由國際郵政公署轉知其他各郵政。觀此可知國際間之協助防範，至爲周密。然該條亦非強行規定，如國內法律，不能依照規定手續辦理者，亦得將其不能情事，請由國際郵政公署轉知其他各國。究竟我國法律，其能依此辦理否乎？亦一問題。我國刑事訴訟法第一百三十三條：「可爲證據或得沒收之物，得扣押之。」對於應扣押物之所有人，持有人，或保管人，得命其提出或交付。」第一百二十六條：「公署或公務員所持有或保管之文書，及其他物件，應扣押者，應請求交付，但於必要時，得搜索之。」第一百三十五條：「郵務或電報機關，或執行郵電事務之人員，所持有或保管之郵件電報，有左列情形之一者，得扣押之：一、有相當理由，可信其與本案有關係者；二、爲被告所發，或寄交被告者……」尋繹各條法意，凡得扣押之物，法院均得以強制力扣押之。郵件貼有僞造變造郵票，或塗去註銷符號，再度行使之郵票時，其原件之可爲證據，或得以沒收者，至爲明顯。是不能依照公約所訂辦法辦理可知。且按刑事訴訟法第二百二十條規定，公務員因執行職務，知有犯罪嫌疑者，應爲告發，所謂應爲告發者，當有立時告發之意，自不能待至原件退還以後也。

## 第二章 郵件保護

### 第一節 書信祕密

書信爲人類傳達思想之工具，而思想之活動，爲一切事業之淵源。人生於世，思想萬端，有關係個人身家信譽者，有關係工商業前途者，如對於代表思想之書信，盡付公開，而無排斥他人暴露之權利，則人類生活，未有不遭受危險者。故各國憲法，均認書信祕密，爲人民基本權利。國家爲貫澈憲法之精神起見，復於刑法內對於妨害祕密者，爲制裁之規定，刑法有不備者，則以郵政法補充之，此各國立法之通例也。憲法爲一國之根本法，爰就各國憲法內相關條文，述之如次，以資引證。

#### (一) 德國憲法第一百十九條：

書信祕密，以及郵政電報電話之祕密，不得侵害。其例外惟依據聯邦法律，始得爲之。

#### (二) 日本憲法第二十六條：

日本臣民除法律所定者外，不得侵其書信之祕密。

#### (三) 瑞士憲法第三十六條第四項：

書信及電報之祕密，不可侵犯，均應保障之。

(四) 比利時憲法第二十二條：

書信祕密，不得侵犯。

管理侵犯郵寄書信祕密之人員，由法律規定之。

(五) 荷蘭憲法第一百六十條：

郵政或其他官廳信差所遞送書信之祕密，不得侵犯；但經法律所規定，而依法官之命令者，不在此限。

(六) 阿根廷共和國憲法第十八條：

本國居民，非照犯罪行爲前之法律審判，不得處罰，一律不得由特種委員會審理，並不向行爲前法律所定主管法官提移。住所不得侵入，書信及私人文書，不得侵犯。關於搜索及扣押之情形及理由，以法律定之。……

(七) 巴西聯邦共和國憲法第七十二條：

憲法以左列條件，對於巴西人及住居巴西之外國人，確保其自由，身體安全，及財產權利，不可侵犯。

第十八項：書信之祕密，不可侵犯。

(八) 芬蘭共和國憲法第十二條：

凡書信電報及電話之祕密，不得侵犯；但違反法律者，不在此例。

(九) 祕魯共和國憲法第三十二條：

書信祕密，不可侵犯；被偷竊之信件，無法律上之效力。

(十) 捷克共和國憲法第一百十六條：

一、郵遞信件，應受保障，不得侵害。

二、其細則以法律定之。

(十一) 愛斯多尼共和國憲法第十四條：

凡書信電報電話或其他普通便利之通信方法之祕密，均應保障之；但法院在法律規定之下，得限制上述之規定。

(十二) 波蘭共和國憲法第一百零六條：

非依法律，不得妨害書信及其他通信之祕密。

(十三) 土耳其共和國憲法第八十一條：

非依主管偵查推事之命令，或法院之判決，對於交付郵局之印刷品，信札，及包裹物件，不得開拆。電報電話傳遞之祕密，不得侵犯。

(十四) 多米尼加共和國憲法第六條：

人民應享下列各項權利：

八、書信及其他私人文書祕密之自由，除遵照關於偵察罰犯之法定程序辦理外，不受扣押或檢查。

(十五) 漢杜刺斯共和國憲法第四十六條：

函電通信，私人文書，及商業冊籍，不得侵犯。行政機關無論如何，不得將函電之通信，撤除啓封，或扣留。凡由郵局或其他地方抽出之通信，不得用以傷害任何人。

又第四十七條：

個人通信，私人文書，及書籍，非依據法律所規定之相當民刑事法官令狀，不得押收，並須於物主（如無物主，則於證人二人）前檢驗之。檢驗後，與本案無關者，即行退還。

(十六) 智利共和國憲法第十條：

憲法對於人民下列各項權利，均予保障之：

十三、信函電報通信之祕密，不可侵犯，非在法律規定之情形內，公私信件，不得開拆，襲取，及檢查。

(十七) 希臘共和國憲法第十八條：

書信電報及電話之祕密，絕對不可侵犯。

(十八) 立陶宛憲法第十五條：

郵遞通信電話電報之祕密，應予保障之；但法律另有規定者，不在此限。

(十九) 西班牙共和國憲法第三十四條：

人民得以任何傳播方法，自由發表其思想，及言論，不受預先檢查。

(二十) 羅馬尼亞憲法第二十七條：

信函電報電話之祕密，不得侵犯。

法院偵查刑事案件時，以特別法定之。不受前項規定之限制。

國家官吏及私人侵犯信函電報電話祕密之責任，亦以特別法定之。

(二十一) 伊刺克國憲法第十五條：

除遇法律所規定之情形，並依照法律所規定之手續外，一切書信電報與電話，應予守祕密，並不受檢查，或扣留。

(二十二) 埃及憲法第十一條：

除法律另有規定外，信函電報電話之祕密，不得侵犯。

我國憲法尚未公布，但就制憲之沿革以觀，其規定亦同。民元之臨時約法第六條載明人民享有左列各項之自由權：其第五款云：「人民有書信祕密之自由。」民三約法第五條，亦載明人民享有左列各款之自由權：其第五款云：「人民於法律範圍內，有書信祕密之自由。」民十二憲法第八條：「中華民國人民通信之祕密，非依法律不受侵害，」民二十約法第十三條：「人民有通信祕密之自由，非依法律，不得停止或限制之。」可見書信祕密自由，為憲法上所保障，乃世界之通例也。

然則妨害書信之祕密者，其刑事上之制裁，果何如乎？就其行爲以觀，可分為開拆與隱匿兩種。開拆者，披露書

信內容之謂隱匿者，使發信人及收信人難於發現之謂。至若毀棄與竊取，則成立毀棄損壞他人文書及竊取他人動產之罪，雖其犯罪相同，要不屬於妨害祕密罪之範圍。日本刑法第一百三十三條規定：「故意開拆封緘之書信者，處一年以下之徒刑，或二百元以下之罰金。」日本郵便法第四十四條規定：「侵害在郵政官署處理中之書信祕密者，處一年以下之徒刑，或二百元以下之罰金。」我國刑法第三百十五條：「無故開拆或隱匿他人之封緘信函，或其他封緘文書者，處拘役或三百元以下罰金。」核其立法原意，均以信函文書為犯罪客體，而尤以封緘為要件。文字意義似頗淺顯，惟就條文解釋言之，則學說紛歧，頗多疑問。試以我國刑法第三百十五條而言，即有下列諸說：

**第一：**信函及文書所表示之意思，須有法律上之價值否？主積極說者，謂信函乃一定人於特定人為傳達意思媒介之文書，惟其為文書，故人物山水圖畫不在其列；惟其供傳達思想之用，故敘述風景，記載軼事，無何等思想之表示者，均不在信函文書之範圍。主消極說者，謂信函文書中所表示之意思，不必有法律上之價值，苟經封緘，無論其內容為人物山水圖畫，或敘述風景，記載軼事，均在信函文書之列。二者余取後說。

**第二：**信函已經受信人閱過，仍行封緘，開拆而閱之，亦構成本罪否？主積極說者，謂本條明定封緘之文，是法律所保護之信函，原以封緘者為限，收信人閱過與否，法所不問，故如對於受信人閱過再封緘之信函，而開拆之，是即妨害書信祕密之意思，自須構成本罪。主消極說者，謂受信人已閱過之信函，縱令再加封緘，亦不得為本罪之客體，開拆或隱匿之，自不能以妨害書信祕密論。二者余意以前說為當。

第三、雖未開拆而足使書信之內容披露者，亦構成本罪否？主積極說者，謂封緘之目的，原以免他人之閱覽，內容之披露，雖未除去封緘，而以他法如於日光電光之下，察其內容者，究其效力與開拆同，法律為保護書信祕密計，不可不罰之。主消極說者，謂本條規定本罪之行為，以開拆及隱匿為限，並未拆去其封緘，僅以他法偷察其內容，法律既無明文，自不為罪。披之條文文義，似以後說為當也。

第四、開拆封緘之信函與文書，以了解其意思為必要否？主積極說者，謂法律之設本罪，原以保護書信之自由，雖有開拆之行為，並未了解其意思，無妨害祕密之可言，當然不能成立犯罪。主消極說者，謂本條規定無故開拆他人封緘之信函或文書，即屬構成本罪行為，了解信函文書之意思與否，與本罪之成立初無關係，故目不識丁者，開拆信函，及文學淺薄者，開拆字義深奧之信函，均不得免其罪責。二說余取後說。

第五、何人得為開拆信函之承諾？主發信人說者，謂信函係作成人腦力之思維而寫出者，其價值實與著作相等，發信人專有承諾之權，非由其承諾，不得開拆。主信函所在處說者，謂信函在發信人處，惟發信人有承諾權，信函發出後，發信人既有給與收信人之目的，則其在途中或到達受信人處，惟受信人有承諾權。主折衷說者，謂開拆之承諾權，既不專屬於一方，亦不以信函所在而有限制，此說似最為確當。

要之，學說上無論其主張若何，統為解釋問題，而原則在予妨害祕密者以制裁一也。惟有須注意者，刑法上之妨害祕密罪須告訴乃論，此我國刑法第三百十九條所明定。日本刑法第一百三十五條，日本郵便法第四十四條第三項亦同。但依刑事訴訟法規定，告訴以犯罪之被害人為限，我國郵政法第四十三條關於無故開拆或隱匿他

人郵件之罪，郵政機關在訴訟程序上，得視為被害人，是郵政機關亦得告訴也。

以上係就普通人妨害書信之祕密而言。如郵員有妨害祕密之行為者，各國法律，均加重其刑，此蓋郵員終日與書信接觸，妨害祕密之機會，較之任何人為多，故不得不重其刑責，以為防範也。日本郵便法第四十四條對於普通侵害書信祕密者，僅處一年以下之徒刑，或二百元以下之罰金，但對於從事郵政事務者，則處以二年以下之徒刑，或五百元以下之罰金。我國刑法對於郵員犯有同樣行為者，則視為瀆職罪。其處刑較日本郵便法為更重。我刑法第一百三十三條規定：「在郵務或電報機關執行職務之公務員，開拆或隱匿投寄之郵件或電報者，處三年以下有期徒刑，拘役，或五百元以下罰金。」且瀆職罪不待被害人之告訴，檢察官得以職權舉發，而日本郵便法仍視為告訴乃論之罪，此亦輕重不同之點耳。郵員之責任，不僅以開拆或隱匿為限，郵政人員因職務知悉他人之情形，均應嚴守祕密，此我國郵政法第二十三條所明定。刑法第三百十八條復規定：「公務員或曾任公務員之人，無故洩漏因職務知悉，或持有他人之工商祕密者，處二年以下有期徒刑，拘役，或二千元以下罰金。」此亦加重其刑責之意也。惟有應注意者，我國刑法第一百三十三條以開拆投寄之郵件為犯罪，殊不知郵件二字，涵義至廣，依郵政法第四條規定，郵件種類，計有十款之多，其未列舉者，尚不在內，固不僅以信函為限也。郵局為查驗貨樣，貿易契據，新聞紙，及其他印刷物等件中，是否夾帶信函或違禁品起見，郵員實有開拆檢閱之必要，各國法律，亦多賦予郵員以拆閱之權。我刑法該條規定，未免失當，所幸郵政法第二十四條定明：郵政人員，不得開拆他人之郵件，但第三類至第七類郵件，依法令得拆驗者，不在此限。」依照特別法優於普通法之原則，尚不致有何窒礙耳。但郵政法對

於一般人科罪之範圍，則較刑法爲廣。郵政法第四十一條對於開拆隱匿他人之郵件者，依刑法開拆隱匿封緘之信函文書例處斷，第四十二條對於誤收他人之郵件，故意不繳還者，亦處三百元以下罰金，如因而竊取郵件內之財物者，則依竊盜罪從重處斷，蓋郵局以保護一切郵件爲職責，固不僅書信之祕密已也。

## 第二節 郵件檢查

郵件檢查，可分爲一般郵件之檢查，與書信之檢查。海關人員爲防漏稅起見，得對郵件施行檢查，以及郵政人員防止於資率較低之郵件內，夾寄資率較高之郵件起見，得於收寄時開拆檢驗，此固國內法賦予之權衡，而國際公約所承認者也，自無待贅述。茲所述者，乃爲書信內容之檢查。

書信祕密，既爲憲法所保障，在原則上原不應有檢查之事，惟國家爲維持治安起見，對於利用郵政，竊謀反動者，自不能不預爲防止。英國郵政創辦最早，國家以明令檢查郵件，而有史可稽者，亦以英國爲最早。英自一七一〇年以來，檢查郵件，得以內政部長之命令行之。檢查以後，重行封口投遞，不留痕跡。一八四四年有逃居英倫之政治犯，名邁自立(Mazzini)者，英政府對其郵件，施行祕密檢查，並將其內容，告知其祖國，以致祖國同黨，竟遭殺戮，當時曾引起國會之嚴重責問。一八八二年英於都不林(Dublin)地方，以某種政治原因，施行檢查，亦引起下議院之重大反對。惟當時韋廉哈可德爵士(Sir William Harcourt)曾加以解釋曰：「檢查郵件，爲英內政部長之職權，國家賦予此種職權，乃爲國家之安全起見，其詳情未可列舉；如其列舉，則失其賦予之目的矣。如認部長不堪

行使此種職權，則其人即不堪充任部長之職。」國家基於自衛關係，不得不有此舉，除韋廉之解釋以外，蓋亦別無他法可資解釋也。

惟書信祕密，既為憲法所保障，使其濫施檢查，毫無限制，則憲法亦將徒等具文。故其檢查程序，必以法律定之。我國憲政尚未完成，法制不備，中央頒布之檢查郵件辦法，事實上亦具有法律性。綜觀抗戰前各種檢查法令，可別為通常時期、軍事時期及戒嚴時期。茲加以說明如次：通常時期以不檢查為原則，但對於重要都市，中央於必要時，得檢查之。按照民國十八年八月二十九日第三屆中央第三次常務會議通過之全國重要都市郵市郵件檢查辦法，檢查地點以重要都市為限。檢查與否，其權屬於中央。中央如認為必要，即以命令行之。其檢查機關，則由當地高級黨政軍機關，共同派員組織之。檢查所設檢查主任一人，由中央宣傳部指派，其下分設檢驗員審查員若干人，受主任之指揮監督。檢驗員檢驗郵件，遇有反動嫌疑者，立即扣送審查員審查之。審查員審查後，呈報檢查主任核辦。凡關於違反宣傳品審查條例之郵件，送由當地高級黨部宣傳部，依該條例之規定，分別處理。凡關於治安上或軍事上之反動郵件，則送由當地高級軍政機關，按情節輕重，分別處理。惟檢查時，應用最敏捷之手續行之，以免稽延，此其檢查之大概也。

軍事時期則依民國十九年四月二十四日第三屆中央第八九次常務會議通過之各縣市郵電檢查辦法辦理。軍事時期之郵件檢查，亦以必要時為限，非當然檢查也。其實施檢查者，為縣市黨部與縣市政府會同辦理，而決定機關，則為省黨部與省政府。該項辦法第二條規定：「縣市之郵件或電報，須要檢查與否，由省黨部決定，或由縣

市黨部呈請省黨部核准，函省政府令飭縣市政府會同縣市黨部遵辦。」又第三條規定：「省政府認爲某縣市有檢查郵件或電報之必要時，得函省黨部令飭該縣市黨部會同縣市政府遵辦。」可見縣市黨部或縣市政府，不能自行決定也。又縣市發現之反動郵件，除緊急處分之外，須分別呈送省黨部省政府核辦，而省黨部省政府處分以後，須抄送原件，分別呈請上級機關備案，益於防範反動之中，仍寓慎重之意耳。

惟軍事時期，不必均爲戒嚴時期，國家於用兵時，對於所轄地域，爲確保戰地及內地之安寧秩序起見，往往由總司令宣布戒嚴，或由總司令使其宣告，此爲非常時期，關於通信之檢查，自不能不另有特殊辦法。依民國十五年七月二十九日國府公布之戒嚴條例第九條之規定：「戒嚴地域內，司令官有執行左列各款事件之權：因其執行所生之損害，不得請求賠償。」其第四款云：「拆閱郵信電報。」所謂戒嚴地域者，依同條例第二條之規定，分爲兩種：（一）警備地域，即留守部隊分防守地區內，爲預防非常事變之發生，應行警戒之地域；（二）接戰地域，即前方作戰區域，凡對敵攻擊防禦之地帶是。蓋警備地區內，地方行政及司法事務，凡與軍事有關者，其管轄權依法應屬於當地最高軍事長官；接戰地域內之行政司法，無論有關與否，均屬於當地最高軍事長官。遇必要時，司令官且得檢查出入船舶，停止水陸交通，及破壞人民之不動產，則其檢查書信，固無足異矣。

此外首都爲政府所在，其郵件檢查，亦定有特殊辦法。依照民國十七年一月七日國府公布之首都衛戍暫行條例第七條規定，衛戍司令在戒嚴時期，固得施行郵件檢查，即不在戒嚴時期，而按其情形之必要，亦得呈准軍事委員會爲之，不若重要都市之必由中央決定，與夫縣市之必由省黨部與省政府決定也。惟自抗戰以來，間諜漢奸，

每假郵局爲傳遞情報之工具，郵件檢查，幾爲國防上必要之手段，爲統一指揮起見，所有檢查事務，業已改隸最高軍事機關，直接指揮，其組織亦多所變更。然此僅戰時狀態下之緊急處置，將來事平以後，如能制定郵件檢查法，由國家明令頒布，則人民書信祕密之自由，將愈見保障矣。

然以上係指國內法而言，國際法上檢查郵件，不能不有所例外，姑分平時國際法上之例外，與戰時國際法上之例外兩節言之。平時國際法上，有所謂國家獲得權者，基於國際禮讓而來，治外法權最著也。治外法權謂滯在他國領地之內，而超出他國統治之外之權利。換言之，即在他國而不服從所在國法律之權利。既不服從所在國之法律，則所在國關於檢查郵件之法律，自亦不受其拘束矣。蓋法律之效能，歐洲中古以前，採屬人主義，凡本國人往赴他國，悉服從本國之法律，至近世則生屬地主義，對於在國內者，不問其爲外國人，內國人，及物之屬於外國人與內國人，悉服從內國主權。顧行絕對的屬地主義，實際上實多窒礙。自十七世紀以後，國際間爲維持和平關係起見，凡外國之人與物，限於與內國主權無大妨害者，得免所在地法律之服從，此種特權之享有，蓋以其有代表國家責任，俾克完成職務之故，是屬地主義之變例，而從屬人主義也。

國際公法學者，分析治外法權之內容有五：一曰一身之不可侵；二曰不服從所在國之審判權；三曰居住之不可侵；四曰免除所在國之租稅；五曰與本國交通之自由。享有治外法權者，郵件之不可檢查，蓋即基於交通自由之原則。然享有治外法權之身分者，究係誰屬？曰：其人有五：即元首，使節，領事，陸軍，海軍是。試分別言之。

(一) 元首 國家之元首，在外國領土內，無論其爲君主，爲攝政王，爲大總統，爲主席，皆爲國家之最高元首，而

代表全國者也。其於行政上，財政上，審判上，皆全國管理權所不能及。元首之得享有治外法權，早為國際法所公認，其郵件之不得施行檢查，固亦當然之理。惟元首之家族從者之郵件，其得檢查否乎？依國際慣例，元首之家族從者，亦享有治外法權，當亦在免予檢查之列也。

(二)使節 使節無論為常駐使節，臨時使節，均得享有治外法權。蓋大使公使為一國政治上軍事上之代表，其情形與元首無大異，欲使之活動自由，以完成其職務，不可不與以治外法權。不獨大使公使之本身為然，即其參贊，書記，翻譯，顧問，武員，醫師，及其家族僱傭人等，亦同有治外法權。故外交郵袋，不開拆檢查，此國際通例也。

(三)領事 領事非政治上軍事上之代表者，不過為保護所在國之本國僑民，並監視通商條約，乃經濟上之代表人，其得享有治外法權否乎？有大陸主義與英美主義之分。依大陸主義，領事以有治外法權為原則，無治外法權為例外。各國間每以條約約定領事及其家族從者，有治外法權，如往昔德日領事條約是。依英美主義，以領事無治外法權為原則，有治外法權為例外。領事縱依條約，亦不由此權利。因之駐在英美兩國之外國領事，均認其為無治外法權。然領事之文書，得有治外法權，則各國通例，無間英美與大陸。各國駐在我國之領事，均享有治外法權，郵件亦從未檢查，然此為禮讓關係，亦非一成不變之例也。

(四)陸軍 一國之軍隊，非依國際地域，或特別之許可，不能駐在或通過他國之領土，如既能在他國領土以內，則不獨軍隊全部，即其各員，亦皆有治外法權，郵件當然不受所在國之檢查。然此不過就平時之關係而言耳。戰時交戰國之軍隊，縱得中立國之許可，入於中立國，亦不得享有治外法權。中立國且得解除其武裝，以留置於一

定之地方，則其郵件之得施行檢查，毋待言矣。

(五) 海軍 海軍亦代表本國而執行其公務者，平時在他國領海內，享有治外法權，已如前述。海軍得以封固之總包郵件，交由所在國之郵局寄遞，則所在國不能對其封固之總包郵件，開拆檢查，亦當然之理也。

茲再論戰時國際法上之通例。戰有陸戰海戰之別。陸戰上之間題，較爲簡單，對於內國領土之郵件，固得依據內國法律以施行檢查，對於敵國領地之郵件，在未經占領以前，事實上無從施其檢查，既占領以後，則爲權力之行使者，當無妨其檢查。一九〇七年陸戰規例第四十二條一項曰：「凡一地方於事實上確歸入敵軍之權力內者，視爲占領。」又第三項曰：「占領之地，以其權力所能及所能行之地域爲限。」可見占領之地，即權力所及之地也。又第四十三條規定曰：「正當之權力，於事實上已確歸占領者掌握後，即該占領者除萬不得已，須尊重占領地現行法律，務存回復秩序保護生活之目的，以施行其權力所及之一切手段。」夫尊重現行法律，至如何程度，以出於戰爭之必要與否爲標準，是則檢查郵件與否，當以占領者之意旨爲依歸可知矣。

至海戰則較爲複雜，海戰以不忌掠奪侵犯爲原則。敵國船舶，均須拿捕，敵國之郵船，其得拿捕否乎？其所載郵件，得檢查否乎？各國大抵以特別條約定之。昔美墨二國訂有郵船免捕條約，一八三八年英法兩國，亦以條約決定此問題，戰爭中不得互相捕獲郵船。近來國際間對於郵船多從寬處置，有與以捕獲免除特權之傾向，然非有特別條約訂定，則不能以此爲國家之義務也。且所謂郵船者，亦有一定之界說。英脫戰爭（The war between Boer and Priton）時德之郵船奔德斯拉號（Bundesreth）爲英所拿捕，英國政府解釋郵船曰：「非航行于定航路，

而爲德國政府之船舶或在德國有相當身分者所有之船舶，委託以郵務者，非爲郵船。」英國更發訓令決定之曰：「有郵務人員乘載者，往復一定之航路者，定期航海者，其船舶搭載郵遞物者，具備此等要件者，爲郵船。」可見郵船之稱，限制極嚴，非載有郵件之船舶，均得目爲郵船也。惟按之萬國普通條約，僅著郵件不可侵之例，未及郵船之免捕，且所謂不可侵者，以不違反封鎖之規定爲限。如來自封鎖港，或向封鎖港去者，均不在不可侵之例。試觀一九〇七年海戰時制限捕獲權條約第一二兩條可知。茲錄其條文如次：

第一條 凡中立者與交戰者之郵政書信，不論其爲公家之文，爲私人之信，當其在公海上敵船中立船中發見時，統爲不可侵。

前項之規定，對於違犯封鎖船中之書信，自封鎖港來，或向封鎖港去者，不適用之。

第二條 郵政書信之不可侵，並非令中立郵船，得處於一般中立商船所適用之海戰法規慣例之範圍外，惟此種船隻除絕對之必要外，不應加以檢查，即檢查之，應出以寬大迅速。

我國二十一年十二月十五日國府公布之海上捕獲條例第三十條規定：「被拿捕船舶中之郵件，除自封鎖區域發遞，或寄達於封鎖區域者外，應設法寄達。」其原則蓋與海戰時制限捕獲權條約同也。

### 第三節 郵件扣押

何謂扣押？扣押者，將意圖漏稅之物，可供罪證之物，可以沒收之物，自持有人之手，移轉於該管機關持有之強

制處分也。法學者，分析扣押之意義，大抵有如左說：

(一)扣押者，強制處分也。該管機關認為有實施扣押處分之必要，不必得持有人之同意，得實施扣押處分。雖扣押方法有用強制力者，有不用強制力者，如就持有人遺留之物件，或持有人任意提出之物件而扣押時，係屬於後者；持有人如拒絕提出或交付，或抗拒扣押，以強制力扣押時，係屬於前者。既不必得持有人之同意，要不得不謂為強制處分。

(二)扣押者，對於物之強制處分也。強制處分，有專對人的，例如拘提羈押；有對人兼對物的，例如搜索是。而扣押則專為對物處分。雖郵件經扣押後，發現犯罪證據，因以拘提羈押者，乃係扣押以外之另一處分，對於扣押本身，固仍屬兩事也。

(三)扣押者，係將於漏稅物件，罪證物件，及可以沒收物件之強制處分也。行政扣押，係屬擔保性質，以促持有人履行義務為目的，如海關對於漏稅物件，予以扣押處分是。刑事扣押，多以保全證據為目的。其原因有二：(1)因其物可為犯罪之證據；(2)因其物應行沒收。但據刑法第三十八條規定，沒收之物，以(A)違禁物，(B)供犯罪所用，或供犯罪預備之物，(C)因犯罪所得之物為限。且沒收為從刑之一，非隨主刑，大都不能獨立宣告，故應沒收之物，無不與犯罪證據有關，則謂應扣押之物，專係證物，亦無不可也。

(四)扣押者，自持有人之手，移轉於該管機關持有之強制處分也。扣押之效果，僅將扣押物易為該管機關之持有。扣押物之所有權，及其他權利，不因扣押而生影響。故扣押中之物，不妨為買賣行為，及其他法律行為之標

的物，不過物件爲該管機關所占有，暫緩契約之履行而已。

扣押之意義，既如上述。然郵件不可侵犯，爲各國通例，郵件非依法律，不得扣押。多數國家，且有以明文規定於憲法中者。是郵件之扣押，其將與一般物件用同一程序否乎？茲姑就行政扣押，與刑事扣押，分別說明之。行政扣押，事較簡單，依照民國二十三年六月十九日國府公布之海關緝私條例第五條規定：「緝私關員承主管長官之命，查出貨物，認爲確有違犯本條例情事時，應即將該貨物扣押。」又第二十六條規定：「郵遞之信函包裹內，夾帶應課關稅之貨物，其封皮上並未載明該項貨物之品質數量價值，又未附有該項記載者，經查出時，得沒收其貨物。」夫得爲沒收之貨物，其得爲扣押處分也審矣。郵件內裝寄應稅物品，本爲各國所不禁，小包郵件及印刷物之應稅者，固得交郵寄遞，即信函與商品貨樣之應稅者，如經投遞國之同意，亦得交郵寄遞，此開羅國際郵政公約第三十九條所明定也。不過依照公約第四十條之規定，投遞國郵局，得將其郵件，送交海關查驗，如屬必需，亦可在局中開拆。國際郵政公約施行細則第一百十條第二項，並規定對於海關報稅事項，概不負責。可知海關之得扣押郵件，實國際間所公認。然海關之施行扣押，亦未可隨意爲之，必須依照一定之程序而後可。依照海關緝私條例第五條規定：「扣押時應繕具扣押清單，載明該貨物之名稱，數量，扣押之地點，時間，貨物持有人之姓名，及其住所，或居所。又依第八條規定，扣押之後，應將經過情形，作成詳細筆錄，此項筆錄，應交在場證人，或被詢問人閱看後，一同簽名或蓋章，如有不簽名，或不蓋章者，應於筆錄記明其事由。又依第七條規定，除日沒前已開始施行扣押，而有繼續之必要者外，不得在日沒後日出前施行。此均扣押程序上之制限也。既經扣押以後，關於保管問題，依照第五條第二項之

規定，緝私關員因事實上之便利，得交由原貨物持有人，或當地公務機關保管之。其由公務機關保管時，應通知原貨物持有人。設扣押之件，認為有腐壞之虞者，海關得於定案前，將該件拍賣，保管其價金，惟拍賣之後，須通知該件持有人，而拍賣之先，亦須事前公告耳。此外扣押之權，將誰屬乎？海關緝私條例中，雖無明文規定，但觀於第三十一條規定，對於海關稅務司所為罰金，或沒收之處分不服者，得以書面聲明異議。可見扣押與否，以及扣押物之應否發還，其權當操之於海關稅務司也。

次論刑事扣押：刑事扣押，本屬範圍至廣，凡可為證據，或得沒收之物，均得扣押之。此我國刑事訴訟法第一百三十三條所明定也。惟郵件為各國所重視，如與一般物件，等量齊觀，殊足危及郵件之安全，故刑事訴訟法對於郵件之扣押，定有相當限制。依照第一百三十五條規定，郵務機關或執行郵政事務之人員所持有或保管之郵件，須有左列情形之一者，方得扣押之：

- (一) 有相當理由，可信其與本案有關係者；
- (二) 為被告所發，或寄交被告者；但與辯護人往來之郵件，以可認為犯罪證據，或有湮沒偽造變造證據，或勾串共犯，或證人之虞，或被告已逃亡者為限。

就第一款言之，以有相當理由為要件，無理由或理由不相當者，均不得施行扣押。就第二款言之，被告與辯護人來往之郵件，在郵局持有中者，原則上不能施行扣押。蓋辯護人於其業務上所得知之事項，有為被告守秘密之義務。被告對於檢察官或法院所不願陳述之事項，儘有與辯護人以書信往還相諮詢者，辯護制度，既為保護刑事

被告人之利益而設，法律必維持辯護人所應守之祕密責任，方足以貫澈辯護之本旨，否則刑事被告必將因此而不信任辯護人，非特不能達辯護目的，抑且不能維持辯護制度。惟被告與辯護人有勾串犯罪之嫌疑，或被告已逃亡，法院爲偵查犯罪，或發現其踪跡起見，雖係與辯護人往來之件，自亦不妨扣押也。然郵件之扣押，如經郵局拒絕者，其得施行強制力否乎？依刑訴訟法第一百三十八條規定：「應扣押物之所有人，持有人，或保管人，無正當理由，拒絕提出或交付，或抗拒扣押者，得用強制力扣押之。」又第一百二十六條規定：「公署或公務員所持有或保管之文書，及其他物件，應扣押者，應請求交付，但遇必要時，得搜索之。」該法既別無禁止之規定，依積極的解釋，自可以強制力爲之。惟扣押物如爲職務上應守祕密者，非經監督公署或公務員允許，不得扣押，此亦第一百三十四條所明定，不過除有妨害國家之利益者外，監督公署或公務員，亦不得拒絕允許耳。茲再就扣押處分之特別程序，分項述之：

(一) 扣押應給收據 依刑事訴訟法第一百三十九條規定：「扣押應制作收據，詳記扣押物之名目，付與所有人，持有人，或保管人。」「扣押物應加封緘，或其他標識，由扣押之公署或公務員蓋印。」郵件經扣押者，亦係扣押物之一種，自應適用同一規定也。

(二) 扣押應通知相關人 郵件經扣押後，在不妨害訴訟程序之限度內，應將扣押原因，及扣押物之品名，通知發送人，或收受人，以示其處分係依法而行，不背憲法，惟認與訴訟程序有妨害，如因扣押郵件，而發現被告人之踪跡，將行拘提之際，則因通知而不能貫澈保全處分之旨趣矣。故其應否通知，應由命令扣押之機關，視其案情酌

定之，此觀之刑事訴訟法第一百三十五條第二項所不難推知也。

(三)扣押物之保管：扣押機關對於扣押物件，應負保管義務，此當然之理也。依刑事訴訟法第一百四十條規定：「扣押物防其喪失或毀損，應為適當之處置。」所謂適當處置者，其方式有下列各種：(1)公署保管，將持有人所提交之扣押物件，移置公署，由公署保管之。(2)命人看守，對於不便搬運或保管之扣押物行之。(3)命所有或適當之人保管。

(四)扣押物之處分：扣押物件，均與案件證據有關，於案件未終結以前，似不應有何處分。惟此乃原則，尚有下列各種例外：(1)依刑事訴訟法第一百四十條第三項規定：「易生危險之扣押物，得毀棄之。」(2)依刑事訴訟法第一百四十一條規定：「得沒收之扣押物，有喪失毀損之虞，或不便保管者，得拍賣之，保管其價金。」(3)依一百四十二條規定：「扣押物苟無留存之必要者，不待案件終結，應以法院之裁定，或檢察官命令發還之。」(4)扣押物之贓物，苟無留存之必要者，除第三人對於該物有所請求者不能逕行發還被害人外，應不待案件終結，發還被害人。至贓物之關係人，於該贓物猶未發還被害人前，聲請暫予發還，命其負保管義務者，亦刑訴法第一百四十二條所明言也。

(五)扣押之機關：扣押之機關有二，即(1)檢察官，(2)審判長。物件之應否扣押，與扣押後之應否發還，偵查中由檢察官核定，審判中由審判長裁定之。且所謂檢察官或審判長，亦不以原受理之檢察官推事為限。依刑事訴訟法第一百五十三條規定：「搜索或扣押，得由審判長或檢察官囑託應行搜索扣押地之推事或檢察官行之。」

若應在他地行搜索扣押者，該推事或檢察官得轉囑託該地之推事或檢察官。」

我國郵件之得扣押，及行政上與刑事上之扣押程序，已如上述矣。然各國對於郵件扣押，辦法不一，有採不扣押主義者，有採限制扣押主義者。奧國郵政法第三十條規定，交由郵政機關運寄之郵件，於投遞受取人前，不得加以禁止或扣押，是郵局持有之郵件，不得加以扣押顯然。既經投遞以後，無論郵件之作用已否完畢，已變爲個人私產，未可視爲郵件，此蓋採不扣押主義也。日本郵便法第八條：「郵政官署以郵件在運送中，或封發之準備完畢以後爲限，得拒絕扣押。」是普通郵件，以得扣押爲原則，而以拒絕扣押爲例外，蓋採限制扣押主義也。我國刑事訴訟法第一百三十五條規定，郵政機關或執行郵電事務人員所持有或保管之郵件，在一定情形之下，得扣押之，是亦採限制扣押主義。惟郵件在運送中，其得扣押否乎？此實郵運上一大問題。郵件在運送中，具有兩種情形：一、郵件雖在運送中，仍爲郵局所持有，如郵局自以車輪船隻運送；二、郵件在運送中，非郵局所持有，如交由運輸機關代爲運輸。非郵局所持有者，法律上旣無得以扣押之明文，從嚴格解釋，自以不得扣押爲是。仍爲郵局所持有者，在文義上雖得爲扣押，但事實上無由實施，因我國郵政法第十七條第二項規定，現供郵政專用之物，不得檢查或扣押。郵件旣在運送中，其必爲封固之郵件，總包可知，總包旣不得施行檢查扣押，則郵件自不在施行檢查扣押之列矣。惟此點對於郵件運輸之安全迅速，均極重要，而郵政法未能以明文規定，致將來解釋上，或不免紛歧，實不無遺憾也。

#### 第四節 俘虜郵件

何謂俘虜？國際法學者下俘虜之定義曰：「俘虜者，乃事實上立於敵方軍隊權力下之自然人也。事實上不爲敵國軍隊權力所支配者，不得謂之俘虜。」俘虜身分之構成，自事實上立於敵國軍隊權力下始，至脫離其權力終。故俘虜惟戰爭時有之。捕獲俘虜之目的，在減少敵國之戰鬪力，而非仇視個人。昔之俘虜，視爲捕獲者之所有，象之可殺之亦可，今則視爲國家之所有，非個人所得自由處置。一九〇七年陸戰規例第四條第一項規定曰：「俘虜屬於敵國政府之權內，不屬於捕獲俘虜之個人或軍隊。」故俘虜須享受一定之待遇。陸戰例規第三條謂：「戰鬪員及非戰鬪員若爲敵人捕獲時，皆有被視爲俘虜之權利。」是直以俘虜身分爲一種權利也。一九二九年日來佛戰俘虜待遇公約第三條第二項規定：「俘虜應完全保留其私權。」通信爲私權之一，尤其被捕以後，自身之生死存亡，每爲家屬所渴念，如不予以通信機會，實屬有乖人道。因是一九〇七年之陸戰例規，一九二九年之戰時俘虜待遇公約，及一九三四年之國際郵政公約，均予俘虜通信以特殊便利。戰時俘虜待遇公約第三十六條第二項，且以明文規定曰：「每俘虜於到收容所後，或染病，最遲不出一星期，應得寄一郵片，於其家屬，報告其受降及康健之狀況，此項郵件，應儘速傳遞，不得遲緩。」此蓋規定收容俘虜國之郵遞義務也。

俘虜之通信機關，可分爲通常機關，及特殊機關。通常機關，即一般人民所得利用之郵件設備，俘虜亦得利用之。如我國二十二年三月軍事委員會公布之俘虜遞信及匯兌暫行限制辦法第一條規定曰：「凡拘留敵國官兵

僑民處所或數處適中之地，須由郵局特設信筒，按照規定時刻，派定專員啓收。」蓋即利用普通郵政設備，爲俘虜通信之用也。特殊機關，即專爲俘虜設置之特殊通信機關是。交戰國家，應於其本國設立消息處，專爲俘虜傳遞信息，並設總消息所於中立國，以構通交戰國間之消息。其組織系統，可於一九二九年戰時俘虜待遇公約之左列條文見之：

戰時俘虜待遇公約第八條

各交戰國必須由按照七十七條組織之消息傳遞處，間接將所有受降俘虜，於最短期間，互相通告，亦必須互相通告正式之住址，可收受俘虜家屬致彼等之信件者，一俟情形能辦到時，即應許可俘虜按照第三十六條及其下各條所列之條件，得與其家屬通信。

關於在海面受降之俘虜，一俟其到達口岸時，即應遵照本條辦理。

第七十七條

戰事開始，各交戰國暨中立國所收容之戰鬪員，應在其領土內，爲戰時俘虜設一俘虜情報處。

各交戰國均應於最短期間內，將其本國軍隊所收降之俘虜，所有能迅速轉知其關係國家屬之證明各件，及該家屬等可致函俘虜之正式住址等，通告於本國消息處。

消息處應將上列各項消息，請受委託保護國，或第七十九條所載之總消息處，緊急轉達於關係之各國。

第七十九條

關於戰時俘虜之總消息所，應設立於中立國。如國際紅十字幹事會，以爲必要，可由該會將此總消息處之組織辦法，條陳於關係之各國。

此消息處應總集彼可向公私方面所得關於俘虜之各項消息從速將其傳遞於俘虜之原籍國，或其曾從軍之國。

俘虜之通信機關，既如上述。然俘虜乃爲敵國捕獲之人，其食住之需，且有仰給於收容所之必要，如交寄郵件，適用一般納費之規定，則無力納費者，是不啻限制其通信。故國際間乃有免費之規定。免費辦法，計分兩種，一爲俘虜本身交寄郵件，享有免費權利；一爲俘虜消息處，享有免費權利。試觀左列各種公約可知：

一九〇七年海牙陸戰法規慣例條約所附之陸戰法規慣例條文第十六條規定：

情報局享有免除郵費之特典。凡寄與俘虜，或由俘虜寄出之書函，郵件，匯票，有價物，及小包郵件等，在發受兩國，並通過國，均一律免其郵費。

一九二九年日來佛戰時俘虜待遇公約第三十八條規定：寄與戰時俘虜，及由彼等寄發之信件，銀錢，有價封寄，及包裹等，或係直接，或由第七十七條所載之消息處轉，均應一律免費。無論在發信國，收信國，及轉遞國，均同。

救濟俘虜之項款及物品，亦應免入口稅，其他稅，及國有鐵道之輸運費。遇確有緊急情形時，俘虜得發電報。但須照章給費。

## 又第八十條規定：

各消息處，均享有郵政免費，並第三十八條所列各種免費辦法。

一九三四年開羅國際郵政公約第四十九條第二項規定：凡寄交戰時之俘虜，或由俘虜寄發之郵件，（代收貨價之郵件，不在此例。）無論在原寄國，或投遞國，以及轉寄國，一律免收郵費。

關於交戰時俘虜之信件，無論經由交戰國，以及收留交戰國軍人之中立國特設之情報局，直接收發，或由此項情報局之代理機關收發者，亦一律免收郵費。

交戰國之軍人，被中立國所收留者，亦視同俘虜，按照上項規定，同樣辦理。

我國二十二年軍事委員會公布之俘虜通信及匯兌暫行限制辦法第九條規定，信件郵費，一律豁免。又第十五條規定，凡寄與被拘留人之小包救濟品贈品等類，其檢查及免費辦法，與前同。蓋亦遵照各種國際公約所制定也。然俘虜之通信，亦非能如普通人之書寫自由，必須遵從一定之限制而後可。大抵限制方法，可分爲通信次數之限制，通信人之限制，與通信文字之限制，而通信之檢查，尤其次焉。戰時俘虜待遇公約第三十六條第一項規定，「各交戰國應按期規定各類戰時俘虜，每月可寄發信件及郵片之數目，通告於他交戰國，此項信件及郵片，應由郵政經最短之途遞寄，自不得以紀律原因，加以拘留或遲緩。」可見通信次數之限制，各交戰國有自行規定之權，我國俘虜遞信及匯兌暫行限制辦法第四條規定：「被拘留人，每人每月只准發函或電一次，如有特別事故，必須再發時，應陳明理由，聽候拘留所長核辦。」惟各交戰國對於寄交戰時俘虜，或由彼等簽字之文契證書等，而尤要

者爲委任狀及遺囑等，均應予以傳遞上之種種便利，遇必要時，應取切要辦法，俾俘虜所簽之件，得加以簽證，此亦止限制之規定，其得依照國內法加以拘束可知。我國俘虜遞信及匯兌暫行限制辦法第三條規定：「凡拘留敵國官兵僑民，除准許與本人家屬通信外，其餘一概不准。所有被拘留人家屬之通信地址，應由拘留所長預先調查列表登記，此表應備三份，一存檢查員處，一存郵局，一存電局，以備查考。」若夫通信文字，依照戰時俘虜待遇公約第三十六條第三項規定，應用俘虜本國文字。但各交戰國亦可許用其他文字，爲通函之用。我國俘虜遞信及匯兌暫行限制辦法第五條規定：「被拘留人所發電函，與所收各處電函，應以中文及俘虜本國之文爲準，並須繕寫清楚，易於辨識。」蓋俘虜爲敵國之軍屬，如任其自由通函，則刺探軍情，洩漏祕密，殊有危及所在國軍事安全之虞。故各國對於俘虜郵件之檢查，亦較其他一般郵件爲嚴，稍有不合，即行扣留。就其檢查手續而論，可別爲信函檢查與其他郵件之檢查。信函爲傳達意思之媒介，其檢查視諸他類郵件爲特嚴。戰時俘虜待遇公約第四十條首段規定信件之檢查，應從速辦理。其第二項云：「各交戰國因軍事政治所立通信之禁令，祇得有臨時之性質，並愈短愈妙。」是僅規定檢查原則，其詳細辦法，當任交戰國之自由規定也。我國俘虜遞信及匯兌暫行限制辦法第七條第八條內，曾對檢查程序，詳爲論列，被拘留人之往來電函，均得由檢查員拆封檢閱，遇有下列情事之一者，則扣留之：（一）封面所書地址與原報通信地址不符者；（二）不照規定文字，及不遵用發給之紙張及封套者；（三）用隱語或代名詞者；（四）用密碼者；（五）字跡故作模糊，令人不辨者；（六）電函中文字有雙關之名詞，或涉及軍事者；（七）電函中

文字名詞太多，及有可疑之情節者；（八）電函寄與俘虜本國之軍事機關者，檢查員檢查後，如認為合例，則當時封固，加蓋中法文並用之特別戳記，代為收轉，並置收發簿各一本，隨將收發電函之人名，住址，月日，詳細登記，以備查考。亦可見手續之嚴密矣。至其他各類郵件，則以書籍包裹為多，俘虜之得單獨受收寄與之書籍食物，及其他供給衣食物品之郵政包裹，乃為戰時俘虜待遇公約第三十七條三十九條所明定。而書籍包裹之得加以檢查，亦公約第三十九條第四十條所明定也。惟受委託保護國之代表等，及曾經正式承認核准之各救濟協會，送與俘虜收容所藏書處之各種書籍著作，不得藉詞檢查困難，延遲交與。又包裹檢查，須以適宜方法行之，俾不損害內裝之食物，能於收受人或信託人在場時舉行，尤為切要。此亦公約內所規定之國際義務也。

## 第四章 郵件寄遞

### 第一節 行爲能力

行爲能力者，即人之行爲有發生法律上效果之能力也。換言之，即依自己之意思表示，能使法律行爲有效成立之法律上的地位也。此本爲民法上之問題，郵政法內因有特別規定，於普通行爲能力外，賦予人民以特殊行爲能力，故本書特論及之。

(一) 普通行爲能力 按特殊所以別於普通而言，欲明特殊行爲能力之何若，不能不先明普通行爲能力之概念。民法內所稱行爲能力，可分爲廣義的行爲能力 (Handlungsfähigkeit)，與狹義的行爲能力 (Geschäftsfähigkeit) 兩種。前者包含法律行爲能力，與不法行爲能力，即責任能力；後者則專指不法行爲能力以外之法律行爲能力而言。行爲能力，與權利能力不同。權利能力，指得爲權利或義務之主體之資格而言。行爲能力，則指親自爲取得權利，或擔負義務之行爲之資格而言。現代文明國家之法律，雖以人皆有權利能力爲原則，然有權利能力者，不必皆有行爲能力。又行爲能力雖與意思能力有極大關係，無意思能力者，即無行爲能力，然此兩者，究非一物。意思能力 (Willensfähigkeit)，即作成正常意思之心理上的能力，包含合理的認識力，與預期力。瑞士民法第一

六至一九條所謂判斷能力 (Urteilsfähigkeit) 者是也。意思能力，乃心理上之能力；行爲能力，乃法律上之能力。有意思能力者，不必即有行爲能力也。

就普通民法上之規定言之，行爲能力，可大別爲三種：(1) 有行爲能力人；(2) 無行爲能力人；(3) 限制行爲能力人是也。此種區分，係基於法律上之設定，而以意思能力之完全與否爲標準。意思能力完全者，即與以完全之行爲能力，稱爲有行爲能力人；反之，其通常意思能力未成熟之人，及欠缺意思能力常態之人，則不與以完全行爲能力，即所謂無行爲能力人，及限制行爲能力人是也。惟何者爲無行爲能力人？何者爲限制行爲能力人？各國立法例，約有二主義：(1) 法律上既規定一種無行爲能力人，又規定一種限制行爲能力人，是曰形式主義。德意志及瑞士民法採之。(2) 法律上僅就限制行爲能力人，設有規定，至何者爲無行爲能力人，則概從事實上決定，法律上不設明文，是曰實質主義。法蘭西及日本民法採之。我國民法效法德瑞，兼定兩種，以未滿七歲之未成年人，及禁治產人，爲無行爲能力人；以滿七歲以上，尚未結婚之未成年人，爲限制行爲能力人。至外國人之行爲能力，應依其本國法爲原則，此又法律適用條例第五條所明定也。茲就行爲能力之種類，分別說明之。

具有得爲法律行爲之能力者，謂之有行爲能力。換言之，凡能單獨因法律行爲取得權利，或負擔義務之自然人，皆稱爲有行爲能力人。此種人所爲之法律行爲，除別有無效或撤消之原因外，在法律上均絕對有效。他人對此種人所爲之法律行爲，亦然。至何種人始爲有行爲能力人，我國民法設有原則及例外之規定：即(一) 成年人；(二) 已結婚之未成年人是也。成年人指已達法定年齡，而具有行爲能力之人。其未達法定年齡者，則以不具有行爲能力能

力爲原則，以其知識尙未充分發達故也。關於成年問題之研究，本有兩種主義：其一爲知識主義；其二爲年齡主義。知識主義係依知識發達之程度，爲行爲能力有無之標準，在理論上雖非無據，但實際上知識之是否發達，究難爲正確之判定，勢不得不採用年齡主義，即不問事實上各人之知識程度，究竟如何，而僅就年齡上爲概括之規定，凡滿足一定年齡者，法律上均認爲有同等知識，而與以行爲能力。顧人須達若干歲而後可爲成年，此則各國法制互有不同。按法定成年年齡，丹麥爲二十五歲，奧大利爲二十四歲，荷蘭與西班牙爲二十三歲，英美德法意比均爲二十一歲，瑞士與日本爲二十歲，蘇俄爲十八歲。我國民法第十二條則規定滿二十歲爲成年。又未達法定年齡之自然人，因其已經結婚，亦認其爲有行爲能力，此爲行爲能力之例外。我國民法另於第十三條第三項規定之，即「未成年人已結婚者，有行爲能力。」蓋仿法蘭西及瑞士民法婚姻補充成年之制，因其人已達結婚年齡，即男滿十八歲，女滿十六歲，雖尙未成年，不妨使其有行爲能力之資格，俾臻實際上之便利也。

無行爲能力，即絕對不具有得爲法律行爲之能力也。此種人在法律上無以自己之意思表示，使法律行爲成立之資格。故無行爲能力人之意思表示無效。學者間一稱爲無意思能力人。至無意思能力之原因，得大別爲精神不成熟，及精神不健全二種。前者如未滿七歲之未成年人屬之；後者如禁治產人屬之。未成年人之知識程度，尙未充分發達，其行爲若使與成年人負同一責任，自必受無窮之損害，法律爲保護未成年人之權利計，故不與以行爲能力。各國立法例，對於責任年齡之區分，大別之約有二分制、三分制，及四分制之別。按年齡之大小，而別其行爲能力爲若干等級，然二分制過於簡略，四分制涉於繁瑣，其較爲折衷而適當者，厥惟三分制。我國民法採之，即以未滿

七歲之未成年人，爲絕對無行爲能力，稱無行爲能力人；滿七歲以上之未成年人，爲相對無行爲能力，稱限制行爲能力人；其滿二十歲以上者，爲有完全行爲能力，稱有行爲能力人。此蓋因精神上之成熟程度，而加以區分也。又年齡雖已滿二十歲，而因其精神之不健全，法律上亦不與以行爲能力者，即禁治產人是。禁治產人者，依法爲禁治產之宣告而喪失其行爲能力之人也。禁治產制度之設立，其理由有二：即一方在保護本人之利益，他方在維持社會之安全，蓋自然人所以禁止自治其產業者，純因其具有精神上之障礙。此種障礙，有暫時回復者，有不易辨別者，不問其係病中之行爲，係回復時之行爲，概使無效。在本人之利益固受法律上之保護，而不易辨別之精神病，亦使一般人知其無行爲能力，不致輕與交易，免受不虞之損害，是即此種制度設立之本旨也。惟禁治產之宣告，須備其實質的要件與形式的要件。所謂實質要件者，須有心神喪失，或精神耗弱，致不能處理自己事務之情形。所謂形式要件者，須由本人配偶，或最近親屬二人之聲請，具備上述兩要件，法院始得爲禁治產之宣告。受禁治產之宣告者，爲絕對無行爲能力人。法律對於此等無行爲能力人，更爲設監護人，以看護其身體，管理其財產，且代之爲法律行爲焉。

限制行爲能力人者，即其行爲能力，特受法律之限制之謂也。其人非如無行爲能力人，絕對無行爲能力，亦非如有行爲能力人，完全有行爲能力，其行爲能力實介乎此兩者之間。其與無行爲能力人之異點，即無行爲能力人，除法律別有規定外，絕對不能由自己爲法律行爲；限制行爲能力人，則自己非絕不能爲法律行爲，惟自己所爲之行爲，除法律別有規定外，必經他人爲意思之補充，始能完全生效，如民法第七十七條規定，限制行爲能力人，爲意

思表示及受意思表示，應得法定代理人之允許，即其例也。又限制行爲能力人，未得法定代理人之允許，所訂立之契約，須經法定代理人之承認，始生效力。是又民法第七十九條所明定，而由他人爲意思補充之適例也。至限制行為人之種類，我國民法僅有滿七歲以上之未成年人一種，且以未結婚者爲限。蓋已滿七歲之自然人，較之未滿七歲之未成年人，知識雖覺進步，而較之已滿二十歲之成年人，則仍爲薄弱，故法律對於其行爲能力，仍予以相當之限制也。

(二)特殊行爲能力 以上所述有行爲能力，無行爲能力，及限制行爲能力，均就普通民法上一般規定而言。至關於郵政事務，對於郵政機關之行爲，則有行爲能力者，固得爲法律行爲，其無行爲能力，或限制行爲能力者，亦得單獨爲法律行爲，而無待他人爲意思之補充，此亦各國通例也。日本郵便法第十條規定：「關於郵政事務，無能力者，對於郵政官署之行爲，視爲有能力者之行爲。」我國郵政法第三十七條亦有類似之規定曰：「無行爲能力者，或限制行爲能力者，關於郵政事務，對郵政機關所爲之行爲，視爲有能力者之行爲。」良以一般人民，向郵局交寄或收取郵件，或匯兌款項，或查詢改寄，或撤回郵件，事務至爲繁劇，其人之成年與否，精神有無欠缺，及已否受有禁治產之宣告，郵局在事實上無法辨認，縱使強爲辨認，而逐一查詢，亦失交通迅速之旨，故爲人民便利計，不得不概視爲同有行爲能力。蓋行爲能力，原爲法律所賦予，法律既得限制其能力，即得擴張之，以適應事實之需要，兩權利其重，兩害取其輕，未成年人及禁治產人，與成年人及精神健全者，等量齊觀，原不免有失保護之旨，然較之阻滯交通，增加人民通信之不便者，固所得多矣。抑尤有進者，權利能力爲構成人格之要件，行爲能力爲實現人格之要

件，二者缺一不可，我國民法第十六條明定，權利能力及行為能力，不得拋棄。瑞士民法第二十七條，亦設同樣之規定是郵政法內既賦予一般自然人以完全行為能力，則享有行為能力者，自不能以一己之意思，拋棄其能力，而他人亦不能以契約行爲，限制其能力也。

(三)對於外國人之規定 本國人對於郵政機關，關於郵政事務之行爲，概視為有行為能力者之行爲，固無論矣。外國人對於郵政機關之行爲，其將同視為有能力者之行爲否乎？此又國際私法上一大問題也。國際私法上關於能力之準據法，各國所採之主義不同，大別之可分為四種：即屬地法主義；住所地法主義；本國法主義；行為地法主義是也。倡屬地法主義者謂「人之能力，應依當事人所在法，即屬地法，蓋因不論何種法律，不能超越其領土而有效力，關於能力問題，當不能例外。」惟以屬地法定人之能力，則所在地一有變遷，人之能力，亦必隨之變動，殊不合於條理。世界各國，除智利外，殆無有採用者。倡住所地法主義者，謂「人之能力，應依當事人之住所地法，因一切私法關係，莫不與住所相關，既設住所於某地，足見其已有服從某地法律之意思。」惟住所之設置，與法律之服從，大抵無直接關係，住所之遷徙頻繁，則能力之變更，亦將無有已時，其不足取，與屬地法主義一也。倡本國法主義者，謂「人之能力，與一國之風土，氣候，人種，文化等，大有關係，惟本國法乃斟酌本國之風土，氣候，人種，文化等而定者，故惟以本國法定人之能力，始能適合。」此主義殆為現今最有力之主義，各國多宗之。倡行為地法主義者，謂「吾人日常交易之際，斷不能向相對人一一問其屬於何國，住於何地，若欲問其本國或住所地之法律，尤為甚難之事，惟有取『場所支配行爲』之原則，方不致遭受意外之損失。」此在交易安全上，其說固不無相當理由也。我

國法律適用條例第五條第一項規定曰：「人之能力，依其本國法。」蓋取本國法主義也。但我國雖取本國法主義，然非如法國法系之認為絕對的原則，為保護內國交易之安全，亦有時限制本國法之適用。法律適用條例第五條第二項上段規定曰：「外國人依其本國法為無能力，而依中國法為有能力者，就其在中國之法律行為，視為有能力。」蓋近世各國，相互交通，日見發達，內外交易，亦日見頻繁，如每當交易之際，必須調查相對人在其本國之法律上，有無能力，勢所難能，尤以郵政事務，至為繁瑣，更不容其有調查之餘暇。郵政法內既有特殊能力之規定，則就其在內國之法律行為，自不許其藉口無能力，或限制能力，而主張撤消，此亦當然之解釋也。

## 第二節 郵件之收寄

(一)郵件之收寄與拒絕收寄 郵件之收寄，雖似為郵政機關之權利，實為郵政機關之義務。我郵政法第二十條規定曰：「郵政機關得於道路、宅地、商場、工廠、官署、學校、公私團體，及其他公眾出入處所，設置收受郵件專用器具，並收取郵件。但除道路外，須得其管理人之同意。」此在形式上頗似郵政機關之權利，然在實質上郵政機關須負有收取郵件之義務。凡合法交寄之郵件，郵政機關不得拒絕收寄，權利原可任人拋棄，而義務則不容推諉。就郵政機關之立場言，郵件之收取，為其專營事務，似可視為權利，而就民衆立場言，事屬通信交通，關係國民生計至鉅，自不能不課以收寄之義務也。我國郵政法第十一條規定曰：「郵政機關非依法令，不得拒絕郵件之接受及遞送。」又第四十五條：「郵政人員無正當事由，拒絕寄件人交寄之郵件，或匯款人交匯之款項，或故意延擱郵件，或

匯款者，處五百元以下罰金。」日本郵便法第五十三條規定曰：「從事郵政事務者，無正當事由而不處理郵件，或使其遲延者，處一年以下徒刑，或二百元以下罰金。」德國郵政法第三條亦有類似規定曰：「郵局不得拒絕郵件之接受及遞送。」此均規定郵政機關及其處理人員之收寄義務也。然郵政機關亦非對於任何郵件均負有收寄義務。如事先已有法令依據，或確有正當事由者，則按之我國郵政法第十一條，日本郵便法第五十三條，亦未嘗不可拒收。英屬海峽殖民地郵政法第二十四條且明文規定，殖民地總督有明令退回之權，是不獨收寄之初可予拒絕，即在收寄以後，亦可退回。觀於下列條文可知：

任何郵件於交寄後，郵政機關之雇員，或受其指揮者，除別有規定外，非得殖民地總督，或其任命人員之令准，不得開拆或退回，或使其開拆退回。

殖民地總督或其任命人員，為維持公眾利益，或應付特殊情形起見，對於某特定函件，得命其開拆或退回。國家既課郵政機關以收寄之義務，則為維持郵政規章，及防止利用郵遞，以達其不法之目的起見，國家不能不予以郵政機關以檢視之權。如日本郵便法第十六條，以明文規定之。

第十六條：郵政官署於收寄郵件時，如認內裝違禁品，或違反成規者，得命寄件人開示其內容。

寄件人拒絕開示者，拒絕郵件之收寄。

第十六條（二）郵政官署於其處理中之郵件，如認內裝郵政違禁品，或違反成規者，得命寄件人或受取人開示其內容。

如寄件人或受取人拒絕開示，或不能命寄件人或受取人開示者，得由主管大臣指定之郵政官署開拆之。  
又英國郵政法第十七條規定：

任何郵件之交寄遞送，如違反本法，或其他法令者，得拒絕寄遞。如係必要，其郵件得由郵局扣留或開拆之，或退回寄件人，或投遞之。其加收資費與否，悉依郵章之規定。但加收資費者，不逾信函之資例。

我國郵政法第二十四條第二項，亦與日郵便法相仿。

(二)郵件收寄之要件 郵政機關，負有收寄之義務者，須其郵件備具一定之要件，大別之可分爲形式要件，與實質要件。形式要件，係郵件表面之審查，如郵件封裝之方式，封面之書寫等是。所謂實質要件者，乃郵件內容之審查，如禁寄品是一爲積極要件，一爲消極要件，二者必同時備具，始足構成郵政機關收寄之義務。

(甲)形式要件 視國內郵件，與國際郵件，規定不同。就國內言：各國立法，亦不一其例。有以郵政法規定者，有以郵政法規定原則，而詳情規定於郵政章程中者，有以郵政法賦權於行政最高長官，隨時得以命令變更者。美國郵政法即屬於第一類。試觀美國郵政法第五百七十七條可知：

郵件之重量，每件不得超過四磅，但單本書籍，(第四類郵件重不得逾七十磅，長及圓周合計不得逾一百英寸。)及國會與政府各部發行之書籍文件，不在此限。

第一類郵件之重量限制，與第四類郵件同。

書籍小冊，及其他瞽者所用之讀物，無論印刷，手抄，單本重量不逾十磅者，准予寄遞。

日本郵便法屬於第二類，僅以郵便法規定原則，試以左列條文證之。

第二十條 信函不得作爲包裹，亦不得與包裹合裝，但露封之發貨單或發票，不在此限。

第二十二條 郵政禁寄物之種類，及關於郵件容積重量包裝之限制，以命令所規定者爲依據。

我國郵政法屬於第三類，即賦權於最高行政長官，觀於郵政法第六條曰：「關於前兩條郵政事務之處理規則，由交通部擬訂，呈請行政院核定之。」雖處理規則之原則，亦未嘗加以規定也。印度郵政法第二十一條，錫蘭郵政法第二十三條，亦有相似規定。試譯之如左：

關於郵件寄遞之規章，總督得制定之。

行使前項職權於不妨害公共利益範圍內，得規定左列事項：

- 一、不予收寄之件；
- 二、收寄之條件；
- 三、違反前二款郵件之扣留及處理方法；
- 四、對於寄件之應否給予收據，及證明文書，並其資率；
- 五、封套形式，大小，重量，及其附件；
- 六、關於郵件寄遞時間與方式之規定。

國際郵件之形式要件，係以國際郵政公約及國際郵政協定爲依據。關於特殊郵件之特殊要件，姑不論列。茲

就國際郵政公約中，適用於一般郵件者，略舉一二條，以覩大概。

國際郵政公約施行細則第一百零七條：條款及住址：

(1) 各國郵政，應以左列各事，佈告公衆：

(A) 郵件上姓名住址，應以羅馬字按照該件之長度，在封面上平行書寫，俾留相當餘地，為註明郵務，或黏貼郵政簽條之用。

(B) 姓名住址，應書寫清晰明確，俾發寄時，及向收件人投遞時，無須查尋。

(C) 務將郵票或郵票符誌，黏貼或印於封面之上端右角。

(D) 寄件人之姓名住址，應在正面書寫，如書於收件人住址之左端尤善。或其背面亦可。總以不礙及該收件人住址之清晰，與黏貼郵務簽條及註明事項之地位為要。

(E) 各種郵件所用封套之尺寸，其長度不得在十公分以下，寬度不得在七公分以下。

(F) 郵件應妥為封裝，如寄往遙遠各國者，尤應封裝堅固。

(G) 關於減輕資例之郵件，應標明該件所屬之種類，如「貿易契」、「印刷物」、「小包」等。

(2) 各種郵件，如其封面之全部或一部，劃為數格，以備書寫連續之住址者，概不寄遞。

(3) 凡非屬郵政之印花，暨慈善賑票，以及其他花紋票，可令人誤認為郵票者，概不得貼於書寫姓名住址之封面上。此項規定，對於印機所印之花紋符誌，而可誤認為印機所印之郵票符誌者，亦適用之。

(4) 凡免費寄遞之郵政公事函件，應於書寫姓名住址之一面，標明「郵政公事」或詞意相同之字樣。

他如該公約第一百零八條至第一百十一條，均為形式上之規定。第一百十二條以至第一百二十四條，則為適用於各類郵件之特別規定，而保價郵件，保價箱匣，及包裹之形式要件，則又各依其特殊之國際協定焉。

(乙) 實質要件 所謂實質要件者，係審查郵件之性質，而定其收寄與否，通常均指禁寄品而言，係屬一種消極要件。必郵件內容之非為禁寄品，而後始可收寄，然所謂禁寄品者，亦有所謂相對的禁寄，與絕對的禁寄之分。相對的禁寄者，如具有通信性質之文件，非作為信函納資，不收寄，具有貴重性質之珍品，非按保價郵件交寄，不予收寄，此蓋因其本身原非禁寄之件，特以手續或方法錯誤，因與郵章不合，要不難加以補正或救濟也。絕對的禁寄者，則無論適用何種手續與方法，均不得予以收寄，如鴉片高根之類是。然絕對禁寄品，亦與法律上之違禁品，不盡相同。譬如我國數年前曾有禁寄綢緞之明令，綢緞本為正常商品，其性質自不能與鴉片同論，然因綢緞具有自燃性，足以危及郵運之安全，故郵局亦予以禁寄，實則綢緞固非法律上之違禁品也。國際間禁寄物品，及其處置辦法，依照國際郵政公約第四十六條之規定，有如左表：

物品細目

誤經寄遞之處置辦法

甲、各項物品，按其性質，或封裝方法，能危害郵政人員，或污損郵件者。

乙、各項應納關稅之物品，（第三十九條所載例外）

——  
物品，無論如何，不得寄往投遞局，亦不得向收件人投遞。

辦法除外)以及大宗寄遞之貨樣，意圖偷稅者。  
或退還原寄局。

丙、鴉片嗎啡高根以及其他麻醉物。

丁、投遞國禁止輸入，或傳寄之各項物品。

戊、爆炸易於引火，或危險物品。

己、邪淫或有傷風化之物品。

應由查出之郵政，就地銷燬。

庚、除蜜蜂水蛭及蠶外，一切有生命之動物。

應即退還原寄國，惟是項物品如至投遞郵局，始行查出，則該郵局得按國內章程規定之條款，向收件人投遞。

餘：

無論何人，不准將左列各件，由外國運入美國：

淫邪之書籍，小冊，著作，新聞紙，廣告，傳單，印刷品，圖畫，模型器具，或其他淫邪之材料，及有傷風化之物件。避孕及非法墮胎所用之藥品，或其他任何物件。彩票，及關於彩票之廣告。

以上所列各件，無論單獨運寄，或裝入准許入口之其他貨物內運寄，均不准進口。倘查有此項物件，應依法起訴，並按法律手續，查抄沒收。所有此項禁寄物品，及夾帶此項物品之包件，應由海關之員司扣留，並將各該包件之輸入商人，代理人，承運人，或所有人，依法控告。惟如能指明各該人等對於該項包件，夾帶此種物品，並不

知曉，或並未經其同意，且海關收稅員，認爲滿意者，不在此例。

日本郵便法對於禁寄物之種類，定明以命令定之。我國郵政法第十一條第二項，則定明禁寄物品之種類，及其處分方法，於郵政規程中定之。惟日本郵便法第四十六條規定：「以郵政禁寄品，作爲郵件交寄者，處以五百元以下之罰金，其物件沒收之。」而我國郵政法對於交寄禁寄品者，則未有若何處罰之規定。蓋禁寄品本有違禁品與非違禁品之別，已如上述，如爲違禁品，則另有刑事法令，爲處罰之依據，如非違禁品，則本無犯法之惡意，自未便故入人罪也。

### 第三節 郵件之投遞

(一) 郵件投遞之方式　書信係用以傳達思想，投遞係完成傳遞使命之手段，故郵件之投遞，乃郵政機關之最終任務。然必出以何種方式，始足構成投遞效力，此則各國法規，不一其例。大別之，可分三種主義：曰認地主義；曰折衷主義；認人主義者。郵政機關按郵件封面所書之收件人而投遞之。採此主義者，郵政機關負有認人之責，非其人而投遞之，則郵政機關有誤投之咎。試問林林總總，誰無郵件往還，欲責信差一一辨認之，勢不可能，且人類之行蹤無定，欲責信差一一追蹤其所在，尤爲時間所不許，此認人主義之缺點也。認地主義者，郵政機關按郵件封面所書收件人之地址而投遞之。採此主義者，祇問所投地址，有無錯誤，不問其爲本人與否，然同一地址，居住者當不僅一人，而今日居此者，明日亦有移住他處之可能，不能確實投遞於本人，是其傳達思想之使命，事實上

並未完成此認地主義之缺點也。折衷主義者折衷於認人認地兩主義之間，以認地為原則，認人為例外，對於普通郵件，則採認地主義，以利其便，對於特殊郵件，如掛號快遞及保價郵件，性質較為重要者，則兼採認人主義，以期安全。近世各國立法多宗之。我國及日本郵政法且有明文為之規定。我郵政法第十二條第一項首段規定曰：「各類郵件，除法令另有規定外，應按其表面所書收件人之地址投遞之。」日本郵便法第十二條曰：「除命令另有規定外，郵件送達於其封面所書之地址。此均原則上之規定也。又我郵政法第十四條規定曰：「郵政機關欲確知收件人之真偽，得使其為必要之證明。」日本郵便法第十一條曰：「郵政官署為調查郵件受取人之真偽，得命受取人為必要之證明。」可見於認地主義之外，兼採認人主義也。惟英美郵政法，及英美法系國家之郵政法，多偏重於認人主義。美國郵政法第七十七條第一項規定：

郵件應投交於封面所書之人，或依其書面指示投遞之。但收件人向由其書記，僕役，代理人，或家屬授受郵件，並明認或默認其投遞者，得不以書面指示為要件。

英國郵政法第九十條第三項下投遞之定義曰：「郵件投交於收取人之居所，辦公處所，或收取人本人，或其僕役，代理人，及專管接收郵件人員，依照向例辦理者，均視為投交於收取人本人。」英屬海峽殖民地郵政法第三條第四款，亦有類似之定義如下：

郵件投交於收取人之居所，辦公處所，或其本人，（或其僕役，代理人，及依照向例所指定之管理郵件人員，）或其人為客居，或住於旅社，而投交於其主人或經理者，均視為投交於收取人本人。

以上蓋均採認人主義也。或有疑英郵政法及其海峽殖民地之法律，均有投遞於居所及辦公處所之規定，似亦兼採認地主義者，實則收取人之居所及辦公處所，未必與郵件封面上所書之地址相同，仍未可視爲認地主義也。

(二) 關於以上辦法之討論　如其純採認地主義，則問題至爲簡單，如採認人主義，或兼採認人主義，則其中頗多研究之點。第一：設收件人有二人或二人以上，將如何？設二人以上之收件人，對於郵之收取，發生爭議，又將何如乎？依照我國郵政法第十三條規定：「各類郵件之收件人，有二人或二人以上時，得向其中任何一人投遞。」此在收件人間，不發生爭議時，自可毫無問題。設收件人間之爭議，發生於投遞以後，亦於郵局無關。設在未投遞前，即發生爭議，並向郵政機關聲明對於其郵件之收受，已提起訴訟時，則依照我國郵政法第十三條第二項之規定，應依確定之判決，或訴訟結果投遞之。美國郵政法第七百九十三條亦有類似規定，其文曰：「凡遇某項郵件有二人或二人以上以上爭領，並經雙方在法庭起訴，請求判決時，所有法庭對於投交該項郵件之指示，應即遵照辦理。」如其雖有爭議，而未向郵局聲明，或雖經聲明，而事實上並未提起訴訟者，則按之我國郵政法，仍得向其中任何一人投遞，當不受若何拘束也。第二：設郵件之收取人爲未成年人，或心神喪失，及精神耗弱，而受禁治產之宣告者，則將何如乎？美國郵政法曾有詳細之規定，其第七百八十五條曰：「郵件書交未成年人者，其投遞方法，依其父之指示；無父者，依其母之指示；如在監護中者，依其監護人之指示。遇必要時，郵局長得要求將其指示以書面爲之。」又第七百八十六條曰：「郵件書交於精神耗弱人者，依監護人之指示投遞之。」我國郵政法對於此種問題，未有規定。

惟按之第三十五條規定，無行爲能力者，或限制行爲能力者，關於郵政事務，對郵政機關所爲之行爲，視爲有能力者之行爲，是未成年人及禁治產人之郵件，在法律上固與普通成年人之郵件同也。第三設郵件於收寄後，其收取人業已死亡，將何如？所謂收取人者，當包括自然人與法人兩種，法人之死亡，如公司之解散是。美國郵政法亦有詳盡規定，譯之以供探討：

**第七百八十七條** 郵件書寄之人已死亡者，投交於遺產執行人，或管理人。無執行人與管理人者，交其配偶。如有其他聲請人者，郵局長取具關係人之書面陳述，報由法律顧問決定之。

**第七百九十一條** 倘某人或某商號或某公司之營業，業經過戶，或經交給某人接收，所有寄交該原業主，原商號，或原公司之郵件，如果其過戶契據內，曾經載明，可交新業主或接收人收領，並經將該項契據，向郵局長抄送一份存案者，或經法庭在委派該接收人之委任狀內，指定該接收人收領者，或原商號或原公司之職員，或該項郵件上所書之收件人，允許該接收人收領者，或該接收人係奉派管理，或繼續，或結束原公司之營業者，即可向該新業主或接收人投交。

我國郵政法，未有規定。惟郵件亦爲所有物之一，如收取人業已死亡，自應視爲遺產之一部，投交於其法定繼承人。如公司已宣告解散者，則投交於清算人。此亦法律上之當然解釋也。

(三) 無法投遞之郵件 以上均係研究郵件投遞之主體。設根本無法投遞，則將何如？此點須分別國際郵件與國內郵件言之。國際郵件，依國際公約之規定，而國內郵件，則以國內法定之。開羅國際郵政公約對於無法投

遞郵件，以退還原寄局爲原則，不退還爲例外，所不退還者，僅尋常印刷物而已。觀於左列條文可知：

第五十二條第二項：凡無法投遞之郵件，應立即退還原寄國。

同條第三項：凡代收件人存留於郵局之郵件，或存局候領之郵件，其存留期限，應按照投遞國章程所規定之期限辦理。惟此項期限，照普通定例，不得逾兩個月。但因特別情形，投遞國郵政認爲有特別延長之必要時，至多不得逾四個月。如寄件人以投遞國諳悉之文字，於郵件封面上，曾經註明請求在短期內退還者，則須將該郵件於最短之期限內，退還原寄國。

同條第四項：凡無價值之印刷物品，如遇無法投遞時，除經寄件人於該件外面註明請求退還，應即照辦外，其餘概不退還原寄之處。至於無法投遞之掛號印刷物件，均應退還原寄局。

然則退還原寄國之手續爲何如乎？則悉依開羅國際郵政公約施行細則第一百四十七條之規定，其條文如左：

(1) 凡郵件無論因何事故，無法投遞者，投遞局應於退還原寄郵政之先，用法文於每一郵件之背面，清晰簡單註明無法投遞之事由如左：

「Inconnu 尋覓無着」、「Refusé 拒絕接收」、「En voyage 出外旅行」、「Parti 人已他往」，  
「Non réclamé 無人領取」、「Décédé 人已亡故」等字樣，至於明信片或與明信片式樣相同之印刷物，其無法投遞之簡確事由，可於書寫姓名住址之右半幅註明。(略)

(1) 無法投遞之郵件，應即以單件或捆成一束，繫以小條，載明「無法投遞 Rebut」之字樣，退還原寄局。無法投遞之挂号郵件，應按寄往原寄國之掛號郵件辦法，退還該國之互換局。

### (三) 略

(四) 凡書明由領事轉交船員，及其餘他人之郵件，如因無人領取，由該領事退還該處郵局者，則應作爲無法投遞之郵件辦理。所有該項郵件，已經收取之資費，亦應退還。

茲再論國內郵件：國內郵件，如遇無法投遞，大抵均退還寄件人。我國郵政法第十二條第一項，及日本郵便法第十四條均有此種規定。日郵便法第二十三條第二項，並有寄件人對於退還之郵件，不得拒絕收領之規定。惟無法投遞，又無法退還之郵件，依照日本郵便法第十四條規定，得遙由主管大臣指定之郵政官署開拆之。而我國郵政法第十二條第二項規定：「無法投遞或無法退還之郵件，應由郵政機關公告之，經過相當時期，無人領取時，得由交通部指定之郵政機關處分之。」是較日本郵便法多一公告程序也。至公告之期間，與公告之方法，我郵政法僅規明於郵政規程中定之。而美國郵政法自第七百九十八條至八百零二條，則規定甚詳，並對公告費用之負擔，亦有所論列焉。擇要譯之，以資參證：

第七九八條 郵政總局局長對於任何郵局之無法投遞郵件表，得令其張貼於公共場所，如爲公衆利益起見，得令其刊載於該項局所投遞區域內之日報或週報，本區域內無日報週報者，刊載於鄰近銷行最廣之月報內。如報紙有疑義時，由郵局長決定之。該表刊登之次數，由郵政總局局長決定之。但不得多於每週一

次。

一八八

第七九九條 寄交外國人之無法投遞郵件表，得就外國文印行之報紙中，擇其最通行者，刊登之。（略）

第八〇二條 刊登無法投遞郵件表之費用，每一信函不得超過一分。

凡經刊登之郵件，應於普通資費外，加收一分，視為郵政收入。（略）

我國郵政法對於公告費用，未有規定，其為公家負擔可知。惟我國郵政向取自給政策，歷年以來，經濟頗感支绌，而無法投遞郵件，又復為數甚多，獨未能仿照美國法例加以規定，不無憾耳。

郵件經公告後，如仍不能達投遞或退還之目的，則經過相當時期，得由交通部指定之郵政機關處分之。惟其處分方法，我國以郵政規程定之。日本郵便法則以明文定之。其第十五條曰：「依前條開拆之郵件，尚不能送達退還者，由郵政官署保管之。」「保管之郵件，如非有價物，自保管開始之日起，三個月內如無人請求交付，即棄卻之。如為有價物，而有減失或毀損之虞，或其保管需費過大者，賣卻之保管其價金。但出賣之所需費用，應就賣得之價金內扣充之。」「有價物及賣得價金，自開始保管郵件之日起，一年內無人請求交付者，歸屬國庫。」蓋郵件為物權所繫，事與人民權利有關，自以法律規定，較為慎重也。

## 第五章 郵件運輸

### 第一節 減免運費權

維也納大學教授菲里波維氏(Philippovich)嘗言：「最古之交通組織，構成人及貨物運送之普通原則者，厥為郵政。」可見郵政實為運輸事業之矯矢。埃及、波斯、希臘時代，已有信報傳達之組織。至羅馬則大為發達，有所謂驛路制度(Cursus Publicus)，分地設站。其運輸方法，有人力，牲畜，急車，重車之別。一切運輸工具，悉為驛路所自備，殆與我國舊時之驛站制度相仿。厥後人事日繁，通信需要，逐漸發達，而科學昌明以後，運輸工具亦日新月異，由人力運輸，而達於牲畜運輸，由牲畜運輸而達於汽機運輸，近更由汽機而發達至汽車航空器之運輸。運輸工具，既日趨於繁複，而運輸地域，又復日形遼闊，因之郵政運輸工具，不能悉由郵政機關自備，而不得不假手於運輸機關，於是乃有運費問題發生。在一般私營企業之下，運費之多寡，不影響企業本身之發展。運費為成本因素，成本高，則售價貴；成本低，則售價廉。惟郵政為公用事業，郵費之制定，不能以成本為轉移，須視國民經濟負擔力之強弱為準，在國際郵件，則採協定主義，國內郵件，則採法定主義。故對於郵件運費，不能不予以郵政機關以減免之特權，而課運輸業者以一定之義務。此制在國內與國外規定不同。

國外郵件運費，其資率係以國際郵政公約爲依據，內分免費與收費兩種。收費又可分爲陸路轉運與海路轉運兩種。免費之郵件，有因收件人或寄件人之特殊身分而規定者，如各國郵政間或各國郵政與國際郵政公署間，因公互寄之郵件，以及戰時寄交俘虜，或由俘虜寄發之郵件（見開羅國際郵政公約第四十九條）有因郵件本身之特殊性質而規定者，如改寄郵件，無法投遞郵件，回執郵政匯票，以及寄回原寄國雙明信片之回片等是。（見開羅國際郵政公約第七十六條）至郵件之收費者，亦僅以寄經第三國轉運者爲限。如兩國間直接來往郵件，則相互抵銷，各不付費，必遇兩國互寄郵件，經第三國轉運時，第三國始有請求支付運費之權。其資率則各國劃一，不得任意上下。（開羅國際郵政公約第七十五條規定轉運費如左：

每

一

公

斤

信函及明信片

其他郵件

## (一) 陸路轉運

至一千公里者

六十生丁

八生丁

一千公里以上至二千公里者

八十生丁

十二生丁

二千公里以上至三千公里者

一佛郎二十生丁

十六生丁

三千公里以上至六千公里者

二佛郎八十生丁

二十四生丁

六千公里以上至九千公里者

二佛郎八十生丁

三十二生丁

九千公里以上者

三佛郎六十生丁

四十生丁

(二) 海路轉運

至三百海里者

六十生丁

八生丁

三百海里以上至一千五百海里者

一佛郎六十生丁

二十生丁

歐洲與北美洲互相往來者

二佛郎四十生丁

三十二生丁

一千五百海里以上至六千海里者

三佛郎二十生丁

四十生丁

六千海里以上者

四佛郎八十生丁

六十生丁

如海運途程，不逾三百海里，在事國郵政已收有陸路轉運費者，則海路運費，僅收上列數額三分之一。倘海運之郵件，須經兩國或兩國以上轉運者，其信函及明信片全路之運費，每重一公斤不得逾四佛郎八十生丁，其他郵件，每重一公斤不得逾六十生丁。如屬必要，該項最高數目，應由在事經轉之各國，按其運送之途程，比例分配。凡兩國間直接由海路運寄郵件，而其運寄係由該兩國中一國之船隻辦理者，或同一國內，兩郵局間彼此運寄郵件，而其運寄方法，係由他國辦理者，均視為第三國轉運之郵件。惟兩國間如訂有特殊協定者，則從其協定。否則各國間不得自由收費。此蓋維持轉運自由政策之當然結果也。

國內郵件之運輸，各國法例不一。大抵郵政機關對於運輸機關多以無償，或略給津貼為原則。可就鐵路、長途汽車、船舶、航空機四項，分別言之。就鐵路言：免費運輸郵件，殆為各國通例。法國所定鐵路郵運辦法，無論客車貨車，

須特備兩間之地位，運送郵件，不收運費，如地位不敷，添備特車，亦不收費。蘇俄運送郵件之火車，由鐵路製造，郵局出價，此外並不收取何費。比利時在國有鐵路上設置行動郵局，一概免費。瑞士亦然。德國郵政法規定其已經認可之鐵路公司，對於郵件寄遞，負無償運送之責，並按照法律在各開行之火車上，設立行動郵局，不收資費。奧國鐵路每次開行，給郵局用車一輛，並代郵局修理，一概免費。義大利無論何項火車，均須預備免費之郵件專車，倘設行動郵局時，即由郵政機關製造，鐵路不索拖車之費。日本鐵道船舶郵便法對於鐵道船舶載運郵件，雖皆酌給資費，然其定率極低，與普通運費不同。英美兩國鐵路多係民有，郵政機關亦酌給津貼，惟限制則極為嚴格。觀於美國郵政法第一千七百二十六條之各項規定可知。試擇譯如左：

#### 美國郵政法第一千七百二十六條第十九項：

所有火車郵運事務需用之車輛，或車輛之一部分，其建造之式樣，尺寸，及所用之材料，以及內部之裝設，均應依照郵政部長之規畫辦理。至於建造裝修清潔以及車內燈爐等項費用，均應由各該鐵路公司自行擔負。倘該項車輛建造之方法，及所用之材料，有欠完善，或車之內部，未經裝置衛生飲水器，及盥洗器，或車之內外，亦非按時細加清潔者，郵局對其運郵工作，不予付給酬金。倘木製之完全郵車，並未確按郵政部批准之圖樣及說明書建造，及該車於行駛時，係掛於鋼車之間，或機車與鋼車之間者，郵局亦不允付酬金。自一九一七年七月一日起，凡非鋼製，或鋼架，或同樣不易損毀之材料所造之完全郵車，郵政部長即不允准建造，亦不准予使用，即或使用，亦不付給酬金。嗣後鐵路公司供給之完全郵車，須以鋼製，郵局方能收用。

帶運郵件之鐵路公司，當郵件在其手中時，應供給一切便利，以便照護及辦理該項郵件，並應供給需用之車輛。……該項車輛於火車開行之前，應按照郵局指定之時間，停放站內。此外尚須於站內留備空地及房間，以便辦理存儲及轉運轉口之郵件等項。

帶運郵件之鐵路公司，倘對於郵政部長需用之車輛，及車上之專欄，未經供給，或拒絕供給者，或對於車輛之建造裝修，暨保持清潔，以及車內置備燈爐，及郵政部長認為必需之防險器具等項，未經照辦，或拒絕照辦者，應科以相當之罰金。其金額由郵政部部長酌定之。

可見美國郵政法，雖有酌給酬金之規定，而郵政部對於鐵路公司，幾有任意支配之權。且所謂酬金，依照郵政法第一千七百二十六條第八項，其資率亦由法律規定，不容鐵路公司自定，此蓋以整個社會利益為前提，不能將郵件與貨物等量齊觀也。我國制定路郵關係之法規，自清光緒二十八年始。初由總稅務司擬定鐵路代遞郵政章程八條，呈請外務部核准飭遵。其第三四五條規定，往來津榆盧漢各處火車，應每日備專欄兩次，以便郵政局員專送尋常郵件之用。鐵路應不收費。遇有另用專車之時，其專車之費，照各國向例，必須格外從廉。所有火車開行時刻，倘有更改，須於前二日向郵局聲明，以便早諭衆知。郵局員役因公上下火車，聽其自便，不得攔阻，惟須攜有免票為憑，倘無免票，即照常人一律看待。其免票由各郵政司向鐵路局員聲領轉發。此為制定鐵路郵運章程之始。二十一年十月商部奏准重訂鐵路簡明章程，其第二十二條云：「鐵路郵政，相輔而行，凡承辦鐵路，應代寄中國郵政書信包件。」民國二年十一月，交通部路政司擬鐵路運輸郵件規則草案十四條，意欲規定速率，但事實上迄未實施。嗣

後路郵兩政間，迭經磋商收費辦法，亦未允洽。民國十年北京政府以教令公布郵政條例，其第十三條規定：「所有在本國之鐵路，均須依交通部所定辦法，負運送郵件及包裹之責。」「鐵路因運送郵件及包裹，須備有足容郵政機關員役及郵件包裹之車輛。」至交通部實際所定之辦法何如，仍無明文。逮至民國十二年間，交通部召集路郵各方人員，開第五次運輸會議時，始議決三項辦法：（一）不給免費容間；（二）鐵路在郵章內，供給郵局使用之容間，每立方公尺，每公里，收洋一釐。郵差在客車與尋常旅客同坐者，每人作一立方公尺核算，攜帶之袋籃，不得超過二立方公尺；（三）郵局自備郵車時，僅徵收拖運費及修理費。此項辦法，施行十數載，迄二十六年間，鐵道部與交通部雙方派員磋商，僅就運率一項，改訂為每立方公尺，每公里付費一釐，二毫五絲，即增加原有運率之四分之一，其餘未有變更。至郵政法則僅為概括規定，以無償為原則，但得由交通部給付津貼而已。

長途汽車在國內尚係新興事業，外國郵政機關，多有自行辦理者。我國公路建設，在最近數年，始有長足進展，前十年幾無公路可言，故郵件運費問題，甚為簡單。郵政條例第十六條規定：「長途汽車，無論開往何處，均須依交通部之所定，負代運郵件及包裹之責。」其時國內汽車運輸業，大抵以本市運輸為範圍。嗣後公路漸次興築，長途汽車業，甫見萌芽，交通部為適應需要起見，乃於十八年十二月間公布長途汽車代運郵件規則。其第五條確定郵件運率如下：「信函明信片及普通立券兩種新聞紙等輕類郵件，均應免費代運。其印刷物貿易契等重類郵件，郵局應按途程計算，每重一公斤，經過一百里，給付酬費銀元一分。邊遠省區因當地情形，酌量增加，惟不得超過上列額定酬費之一倍。代運包裹之酬費，由長途汽車營業者，與當地郵局長協議定之，但不得超過代運重件酬費之一

倍。」郵政法內對於長途汽車之運輸郵件，仍以無償爲原則。但事實上郵政機關多與長途汽車營業人分別訂有運輸合同，而津貼之給付，雖視當地物價貴賤，略有增損，然大都仍以上述代運郵件規則所定之速率爲標準。自國內公路發達以來，郵政機關在主要幹線上，多已自置汽車，專備運輸郵件之用，商營汽車，在郵政運輸上，轉形次要矣。

船舶運輸，在郵政條例內有往來口岸船舶，與往來內河船舶之別。第十四條規定：「凡船舶往來於中國各口岸，或由中國口岸，開往外國口岸者，均負有沿途代運郵件暨包裹之責。」又第十五條規定：「凡航行於內河之輪船，及其他定期往來於一定航路，以運送爲業之船，均有免費代運沿途郵件及包裹之責，但遇有重大包裹，得由郵政機關酌給酬費。」對於往來口岸船舶，條文內雖無明文給費，但一言免費，一無規定，其間待遇顯見兩歧，而事實上行駛口岸之船舶機關，多與郵政總局訂有運輸合同，除酌定相當數額，免費運輸外，餘均視途程遠近，規定速率。郵政法公布後，對於此種區異，概行廢除，統以無償爲原則，所謂法律之前，一律平等也。美國對於船舶運郵之義務，亦以法律規定。美國郵政法第一千七百八十六條云：「凡在美國所管轄之水路上，營業之輪船，或其他船舶，郵政部部長均得令其代運郵件。」又第一千七百九十條云：「倘在某一水路上，只有一家運輸機關，而所索之酬金資率，爲數過高，或郵政部所建議之速率，未經接收者，郵政部部長得令該機關將郵件作爲貨物，或其他專件運送。如果該機關拒絕照辦，即係違犯法律，應科以五百元之罰金。每拒絕一天，視爲犯法一次。」此蓋防止船舶之壟斷操縱，以妨害郵運之迅速耳。此外美國郵政法有堪爲吾人注意者，即美國於郵運規定中，寓有推進航業政策之意。其

## 第二千二百三十九條云：

所有須交船舶帶運之美國郵件，如能辦到，應交由美國自造，及按美國法律註冊之船舶帶運。所有該項船舶帶運郵件之合同，嗣後一經訂定，即不得轉讓或過戶，其在該項合同範圍內之郵件，亦不得交由非美國自造，或非按美國法律註冊之船舶帶運。否則，美國財政部不予以支付款項……

郵政與航政，應有相當聯繫，此在整個交通政策上，不可或缺之要素。我國海外航業，大都依賴國外船隻，而內河航業，亦多外商競爭，郵政法內未能仿此規定，不無遺憾，願交通當局，有以注意及之。

航空運輸，在我國尚不過十數年之歷史，最初於民國十年北京航空署籌闢京濟航空線，往來北京濟南間。與郵政總局訂立郵運合同，共十一條。航空署承認於航空器內，特留相當地位，備載郵件之用，其用費則由郵政總局發行特別航空郵票，以售價五分之四交航空署，作為運費，所餘之五分之一，作為郵政機關發行此項郵票及處理航空郵件之貼補金。嗣後辦理未久，即告停頓。逮至國民政府成立以後，中國與歐亞兩航空公司相繼成立，均與郵政總局先後訂有郵運合同，大抵以郵費收入，悉歸航空公司為原則。初採飛航區域制，以每一千公里為一航區，以每航區作為收費單位，近以此制過於繁複，業已改為單一收費制矣。郵政法對於航空運輸，以有償為原則，蓋國家對於新興事業，基礎未固，不能不特予協助也。

我國現時郵路，依照二十七年六月底郵政統計，共長五十八萬六千九百零一公里。除郵差路四十四萬四千零十五公里外，計鐵路一萬一千九百五十三公里，汽車路五萬九千零三十二公里，水路六萬四千三百零一公里，

航空路在戰前達一萬四千餘公里，今則七千六百公里。郵差路係以人力運輸，純由郵局自行僱用，其餘均賴運輸機關，代為運輸，依郵政法第十五條規定：「凡以運送為業之鐵路，長途汽車，船舶，航空機，均負載運郵件及其處理人員之責。」又同條第二項規定：「前項載運，除航空機外，均為無償。但得由交通部給付津貼。對於民營運送業津貼之給付，並得採會商辦法，會商不諧時，由交通部核定之。」因之運輸郵件，乃成為運送業者之法定義務，交通部雖得酌付津貼，對於民營運送業，雖採會商辦法，但交通部操有最後決定之權，自無壟斷居奇之弊。此外法律並明定運送業者之兩重責任：1、「應常備足容郵件及其處理人員之車輛，或地位，並應妥籌保管郵件之方法」；2、「應於開行前將交運郵件，逐件接到達後，向交運時所指定之郵政機關，逐件點交。」惟遇有特殊情形，內河較小之船舶，長途汽車，或航空機，得免載處理人員，以其容積有限，恐妨營業之發展也。倘運送業者，無正當事由，拒絕代運郵件，遺失或故意延誤郵件，則依郵政法第四十七條，得處運送業者五百元以下之罰金。凡斯法例，蓋均採自日本法律也。姑就日本郵便法，遂譯數條，以資參考：

日本郵便法第三條：

運送營業人，遇有郵政官署之要求，不得拒絕，須依其運送方法，運送郵件。但郵政官署付以相當運費。

日本郵便法第四十二條：

任何人在第三條情形之下，而拒絕運送郵件，或不為運送者，處以千圓以下之罰金。

## 第二節 優先通過權

低廉迅速與安全三者，爲運輸上之三大原則，乃近世學者所公認。上節運費之減免，係用以謀郵費之低廉，本節之優先通過權，乃所以謀運輸之迅速。郵政負有傳達書信之使命，而書信之運送，首責神速，語曰：德之流行，若置郵而傳命，可見郵運之迅速，自古已然。我國郵政法對於郵政人員，與其所運郵件，及郵政公用物，均賦有優先通過之權。其第十九條云：「執行業務中之郵政人員，暨所遞送之郵件，與郵政公用物，經過道路橋樑關津等交通線路，有優先通行權，並免納通行稅捐，遇有城垣地方，當城門已閉時得隨時請求開放。」我國關津城垣之禁衛，向極重視，出入盤查，啓閉有時，而以時局發生事變時爲尤甚。郵件運輸，無間寒暑，無分晝夜，使沿途稽留，則其影響郵運迅速，當必至深且鉅。故歷代律例，對於驛使，均有優先通行之特權。遠稽唐律，其卷第八衛禁條載：

若擅開閉者，各加越罪二等，卽城主無故開閉者，與越罪同，未得開閉者，各減已開閉一等。

疏議曰：擅，謂非時而開閉者。州及鎮戍武庫門而有非時擅開閉者，加越罪二等，處徒二年；縣城以下擅開閉者，並加越罪二等。城主無故開閉者，謂州縣鎮戍等長官，主執鑰者，不依法式開閉，與越罪同。其坊正市令非時開閉坊市門者，亦同城主之法。州縣鎮戍城門各徒一年。自縣城以下，悉與越罪同。既云城主無故開閉，卽是有故許開，若有警急驛使，及制敕，事速非時至州縣者，城主驗實，亦得依法爲開。又依監門式，京城每夕，分街立舖，持更行夜，鼓聲絕則禁人行，曉鼓聲動，則聽行。若公使齋文牒者，聽其有婚嫁亦聽。注云：須得縣牒，喪病須相告赴。

求訪醫藥，齊本坊文牒者，亦聽其應聽行者，並得爲開坊市門。若有警急及收掩，雖州縣亦聽。非時而開未得開閉者，謂未通人行者爲未開，尙得人行者爲未閉，各減已開閉者一等。

諸私度關者徒一年，越度者加一等。

疏議曰：水陸等關，兩處各有關禁，行文來往，皆有公文，謂驛使驗符券，傳送據遞牒，軍防丁夫有總歷，自餘各請過所而度。若無公文，私從關門過，合徒一年。越度者，謂關不由門，津不由濟而度者，徒一年半。

可見驛使持有符券者，有隨時請求開放關津之權。國家賦予郵政以優先通過之特權，自古已然，當不自今日始也。郵政法第十九條之規定，蓋因襲郵政條例第八條，而郵政條例第八條，當係採自日本立法例。日本郵便法第六條曰：「對於在執行職務中之郵差，信差，及郵政專用舟車馬等，不得要求渡船碼頭運河道路橋樑及其他處所之通行費，在執行職務中之郵差信差，不論何時，均得要求渡船碼頭派船應用。」此與我國郵政法第十九條條文，固有同一之立法意義也。惟日本郵便法更有進一步之規定，郵件運輸，不獨有優先通過道路之權，如遇道路發生阻礙，並得通過私有之宅地田畝，私人不得加以拒絕，遇檢疫時，並得優先受檢。其第四條云：

郵差信差，及郵政專用舟車馬等，在執行職務中，於道路發生障礙，通行困難時，得通過未設牆壁柵欄之宅地田畝，但郵政官署因被害人之請求，須賠償其損害。

又日本郵便法第四十三條云：

在第四條情形之下，而拒絕通行，或在第五條情形之下，無正常事由，而拒絕協助，或在第六條情形之下，而強

索通行費，或渡船碼頭，無正當事由而拒絕派船，或違反第二十三條之規定，拒絕接收郵件者，處以三十元以下之罰金。

按宅地田畝，爲私人所有，依物權通性，所有權具有排他性及不可侵性，所有權人於法令限制之範圍內，得排除他人之干涉，如有妨害其所有權者，得請求除去之，縱未妨害，而已有妨害之虞者，亦得請求防止，此自羅馬法以來，各國立法通例，即我國民法第七百九十條亦明定。土地所有人得禁止他人侵入其地內，但有下列情形之一者，不在此限：一、他人有通行權者；二、依地方習慣，任他人入其未設圍籬之田地牧場山林刈取雜草，採取枯枝枯幹，或採集野生生物，或放牲畜者。可見無通行權及無地方習慣者，即不得擅入他人之宅地田畝。唐律卷第十八賊盜條，夜無故入人家，有主人登時殺之勿論之條，近世法律，雖無殺之勿論之條，但擅入他人之宅地田畝者，亦構成犯罪行爲，如刑法第三百零六條：「無故侵入他人住宅建築物，或附連圍繞之土地，或船艦者，處一年以下有期徒刑，拘役，或三百元以下罰金。」故法律不能不特予規定。惟國家既課所有以被通行之義務，如因此而發生之損害，悉歸通行地之所有人負擔，亦屬有欠公平。緣郵政爲公用事業，一般人均有利用之權利，通過私有之宅地田畝，係謀郵件運輸之迅速，受此迅速之利益者，乃利用郵政之一般民衆，故損害之負擔，應由國庫任之，不能任令所有之人獨受其害，此日本郵便法第四條但書有郵政官署須賠償損害之規定也。又日本郵便法第九條規定：

郵件須受檢疫時，應優先其他各物立時受檢。

我國郵政法對於檢疫問題，未有規定，設因檢疫而發生延誤，亦足影響運輸上之迅速。所幸郵政法第十七條

定明郵件郵政資產，郵政款項及郵政公用物，非依法律，不得檢查，徵收，或扣押，而我國檢疫法現時尚未制定，在目前當不致有何窒礙。惟他日制定檢疫法時，願立法者有以注意及之。

以上所述優先通過權，係指國內運輸而言也。法律適用之範圍，向採屬地主義，即郵政法之效力，僅一國領土以內為限。郵件一旦寄出國家領土以外，其將有優先通過之權利否？此一問題也。按國際法中有所謂交接權者，為國家固有權之一。各國政府間公務上互相交接之權利，謂之公的交接權；各國人民間相互交接之權利，謂之私的交接權；而私的交接權，又分人身交接，物品交接，與音信交接三種。人身交接，指各國人往來交接之謂；物品交接，指物品之輸出與輸入之謂；音信交接，則指各國音信互相往來之謂。郵政事務，則兼有物品交接，與音信交接兩種。依照開羅國際郵政公約第二十六條，凡在聯郵境內，均應保證郵件轉運之自由，蓋基於音信交接之權利也。惟物品交接權，則較音信為輕，依國際郵政公約同條第二項之規定：「包裹轉運之自由，僅限於參加包裹事務國之國境為止。」又曰：「小包郵件，經由未辦該項郵件之國家境內運寄，其轉運與否，該國可隨意辦理。」是原則上聯郵境內，均有自由轉運之擔保，而物品交接，則為例外規定，僅以參加該項事務之國家為限。惟既經代為轉運者，則能否如國內郵件之得優先通過否？可就開羅國際郵政公約施行細則第一百零三條研究之。其條文如左：

一、各郵政對於他郵政發來之郵件，不論封固總包，或散寄，均應由其本國運寄國內郵件之最捷速之途徑，為之轉寄。如每一封固總包為數郵袋所組成者，應將此項郵袋，儘力集合，並由同一郵班發寄。  
各項誤寄之郵件，應由最捷速之途徑，向投遞處所改寄，不得遲延。

二、原寄國郵政，對於其發寄之總包郵件，有指定由某路運寄之權，但此項指定之路，須轉寄郵政不擔負特別費用者，方能照辦。凡轉運之各郵政，對於散寄之郵件，經寄件人指定由某路運寄者，亦應照辦，惟仍保留上節之規定。

三、各郵政如因某路另需特別費用，經准加收額外資費者，倘所收之郵件，未曾預付郵資，或所付郵資不足者，即可不將該項郵件，由該路寄遞。

綜觀該條全文，各國對於他國寄來之郵件，有按國內最速郵路，代為轉運之義務，是縱不優越於國內郵件，亦當與國內郵件同等待遇，國內郵件在國內法，如已取得優先通過權，則國際郵件之獲得同樣權利，殆無疑義也。

### 第三節 免除負擔權

本節免除負擔權，可分免除捐稅，免除海損，及免除檢扣徵收三款言之。

(一) 免除捐稅 各國對於國營事業，大都均採免稅政策，例如國家銀行，國有鐵路，國有電信，及各種大規模之製造廠，其需用之土地，房屋，材料，器具，或營業收入，依照普通法例，多不徵稅。郵政為國營事業，取費不憚最低，設局不計偏僻，意非圖利，旨在便民，其應予免稅，自屬法理所宜。我國郵政法第十八條規定：「郵政公用物，及郵政機關之業務單據，除稅法另有規定外，免納中央及地方一切稅捐，但非關郵政專用之產業，不得免稅。」是蓋以免稅為原則，納稅為例外，良以產業之非供郵政專用者，多係以收益為目的，如郵政儲金之投資於地產之類，其性質與

其立法用意正同。惟日本郵便法採絕對免除主義，無論稅法內有無特殊規定，均行免除。我國郵政法採相對主義，如關稅與印花稅兩項，在郵政條例未廢止以前，海關方面對於郵政機關購自外洋之公用物徵進口半稅，因郵政條例第十條規定：「郵政機關公用物，除由外洋運到各件，應納海關進口稅外，概免各種稅捐」是海關進口稅之未予免除，顯然可見，此蓋郵政初隸海關，海關對於郵政進口各件，為增加稅收起見，向有課稅辦法，民國十年制定郵政條例即採為定則，實則此係一時特殊情形，就國家整個財政立言，海關郵政，同屬中央機關，一收一支，徒為帳面之轉移，對於國庫上並無實際之增損，此郵政法之所以特予刪除也。至印花稅各國亦多免除。日本郵政專用物之免除印花稅，固無論矣，英國郵政法第三十八條亦有左列之規定：

政府或郵局，因郵政事業所往來經辦之契約，合同，匯票，支票，收條，單據等，均應免納一切法令所規定之印花稅。但單據內註明，或曾聲明由郵政機關以外之他人負擔，或將來法律有特殊規定者，不在此例。

我國郵政專用物之能否免納印花稅，以印花稅法所規定者為準，該法第四條曰：

國營事業所用之契約，及主要帳簿憑證，應依本法繳納印花稅，其種類由財政部與主管部會商訂，會呈行政院核定，但國營事業所發之貨單及提單免稅。

郵政為國營事業之一，除印花稅法第十六條稅率表載明郵政儲金簿免貼印花外，其主要帳簿憑證，及所用

契約，當以貼用爲原則。二十五年二月間交通部與財政部對於郵政機關之文件帳冊，認爲應貼印花者，曾商訂種類，呈經行政院核定。茲列舉如下，其未經列舉者，自不在貼用之列。

甲、屬於郵政總局及各區郵政管理局者：

1. 應由郵局依法貼用者：

(一) 營業收支帳冊；(二) 現金帳冊；(三) 劃撥款項帳冊；(四) 收款收據；(五) 郵政儲金匯業局往來帳冊。

2. 應由郵局負擔半額，餘半額由相對訂約人貼用者：

(一) 建築合同；(二) 郵運合同；(三) 廣告合同；(四) 建築輪船合同；(五) 修理機器合同；(六) 購料合同。

3. 應由立據人依法貼用者：

(一) 員工保證書；(二) 貨房租約；(三) 付款收據。

乙、屬於郵政儲金匯業局者：

1. 應由郵政儲金匯業局依法貼用者：

(一) 本票帳；(二) 現金簿；(三) 庫存簿；(四) 日記帳；(五) 郵政財產自保基金分戶帳；(六) 收款收據。

2. 應由立據人依法貼用者

(一) 職員保證書; (二) 房屋建築契約; (三) 抵押借款; (四) 透支契約; (五) 貼現契約; (六) 房屋契約。

3. 應由立據人依法貼用，如係雙方訂立，應各貼半額者：

(一) 借款合同。

次言地方稅：地方稅對於郵件運輸關係最切者，莫如道路橋樑所徵收之通行稅。我國郵政法第十九條已有不得徵收通行稅之規定。日本郵便法對於違法徵收者，且有罰金之規定，前節均已言之。英國立法例亦屬相同。英郵政法第七十九條分下列三項：

一、凡徵收通行稅之地方，對於載運郵件之車馬通過時，任何人不得徵收之。

二、凡公路橋樑或郵路所設之關卡，如收稅員對於郵件或運輸郵件之人員車馬，要求繳納通行稅，或不許通過，而尙未延遲，或故意稽延，或阻滯郵件及其人員車輛之通過者，每次均處以不逾五鎊之罰金。

三、凡渡夫或在渡口徵收通行稅之人員，對於郵件要求徵稅，或於要求後未能在十五分鐘內，將郵件運送登岸者，每次處以不逾五鎊之罰金。

德國郵政法第十六條規定，定期開行之郵車，與其急使專差，或郵政運送器，郵政用馬，信件負荷人，及郵政差役，皆免其道路稅，與其他通過稅之徵納。其私人營業，補助郵政，從事於旅客與其財物，及郵件寄遞之運送者，均在

免除之列。此可見國家對郵政機關之免稅，殆為中外立法之所同也。

(二) 免除海損 海損者，因海上危險所受之損害也。其為航海中，或港灣停泊中，均所不問。海損種類計有廣義狹義之分。廣義海損，指航海上所生之一切損害而言。其中不惟包含非常損害，各火警沉沒之類，即航海中通常損害，如引水費，入港費之類亦屬之。學者間又有稱船舶及積貨之滅失，為實物海損；稱救助或撈救之報酬，為費用海損者。此均應由船舶所有人，就其所得之運送費中，自行支出，不發生任何分攤問題。至狹義海損，乃因非常原因所生之損害，非僅船舶所有人，應行負擔，各利害關係人，亦應共同負擔。海商法及郵政法上所謂海損，均指狹義海損而言。惟狹義海損，又可分為共同海損與單獨海損兩種。船長為使船舶與積貨避免共同危險，對於船舶或積貨有所處分，因而發生之損害與費用，謂之共同海損。雖出於非常原因，而不屬於共同海損者，為單獨海損。單獨海損，如因天災或其他不可抗力之事由所發生者，可依天災損害，歸所有人人負擔之原則，由船舶所有人，或貨物所有人負擔。如由於他人侵權行為所發生者，可依侵權法則，向侵權行為人，請求賠償，均無特設規定之必要。故海商法與郵政法上之所謂海損，更指此狹義中之共同海損而言。海商法第一百二十九條下共同海損之定義曰：「稱共同海損者，謂在海難中，船長為避免船舶及積貨之共同危險所為之處分，而直接發生之損害及費用。」此種共同海損，依同法第一百三十五條，應以所存留之船舶，積貨之價格，及運費之半額，與共同海損之損害額為比例，由各利害關係人分擔之。而共同海損之損害額，及各利害關係人分擔額之決定，依法以到達地到達時之船舶價格，及卸載地卸載時之積貨價格為準。其計算則由全體關係人協議定之，協議不成時，由商事公斷處或法院定之。此種損

害，學者間有稱爲共同海損之債權者，被害人或支付人有向利害關係人請求分擔之權利，而分擔額則爲利害關係人之法定義務，學者間有稱爲共同海損之債務者。被保存之船舶與積貨，固應分擔損害，即被損害之船舶與積貨，亦應分擔，此固不容避免之義務也。船長對於未清償分擔額之貨物，除所有人已提供擔保者外，得留置其貨物，而應負分擔義務者，欲免除分擔之責，亦唯有委付存留物之一法。郵件運輸，如無特別法之規定，則郵件當與貨物等量齊觀，海難中如發生海損，其應共同分擔，自無疑義，惟郵件與商貨不同，運到後不能因以獲利，且每逢海船出口，無不帶運郵件，其遭受海難之機會，亦較任何機關爲大，如強令分擔，不免責任過大，如委付郵件，亦與寄件人之權益攸關，故郵政法第十八條第二項規定：「郵件在航運中，發生海難時，不分擔共同海損。」日本郵便法第七條第三項不但規定郵件不分擔海損，即處理郵件所需之物件，亦不分擔海損，是免除海損之範圍，較之我國郵政法更爲廣闊也。

(三) 免除檢扣徵收 郵件、郵政資產、郵政款項，及郵政公用物，非依法律不得檢查、徵收，或扣押，此爲郵政法第十七條所明定，所謂郵政公用物，依同條第二項之規定，謂專供郵政使用之車船、航空機、牲畜、器具、建築物，及土地而言。關於檢查扣押二端，已詳第三章第二三兩節，不再贅述。茲僅就徵收一端言之。徵收亦稱徵用，或稱公用徵收，係國家爲公共利益計，強制徵收人民特定物之所有權，及其他物權之行政處分也。此種行爲，由國家基於權力作用，以一方意思決定之行爲，與買賣由雙方意思合致，始能生效者，性質不同。公用徵收之標的，古來制度，多屬於不動產，而對於動產之公用徵收，甚鮮其例，然現今各國立法，皆包含動產及不動產二者，郵政法亦指此二者而言。

惟公用徵收，必備具一定之條件，國家始克爲之。試就土地徵收言：依土地法規定，國家因有公共事業之需要，始得徵收私有土地，而所謂公共事業，以適合於下列各款之一者爲限：一、實施國家經濟政策；二、調劑耕地；三、國防軍備；四、交通事業；五、公共衛生；六、改良市鄉；七、公用事業；八、公安事業；九、國營事業；十、政府機關、地方自治機關及其他公共建築；十一、教育學術及慈善事業；十二、其他以公共利益爲目的之事業。如現供上列各款事業使用之土地，設因興辦較爲重大之事業，或雖非重大，而徵收部分，不妨礙現有事業之繼續進行者，仍得徵收之。故郵政法倘無特殊規定，則郵政使用之土地，不免有被國家徵收之虞，其他郵政資產，及郵政公用物，亦同。夫郵政爲交通事業，國際信譽，國計民生，在在攸關，設使片刻停滯，則其影響所及，殆有不堪設想者，此郵政法之所以不能不特爲規定也。惟猶不能無疑者，徵收與徵發二者，用語不同。徵發係因軍隊之必要上，於其地方資力之可能範圍內，得令人民發給軍隊需要品，以備消費使用之一種強制行爲也。徵收之主體爲國家，由行政官署行之；徵發則由軍隊司令官爲之。遇戰爭或其他事變時，軍隊固得頒布徵發令，即平時遇演習時，雖無戰爭，或防禦或其他事變情事，亦得爲徵發之處分，是徵發處分，關係郵件之運輸，亦甚重要，郵政法對於此點，獨未能詳爲規定，不無遺憾耳。

#### 第四節 防衛權

「檢察官、行政人員、及其他軍警人員，於郵政事務有被侵害之危險時，依郵政機關或其服務人員之請求，應迅爲防衛權者，指郵政事務被侵害時，郵政機關得向特定人聲請防止與救護之權利也。郵政法第二十一條規定：

防止或救護之措置。」檢察官與行政軍警人員同有偵查犯罪及維持治安之責，遇郵政事務受有侵害危險，其應負責防護，實為中外法例所同。例如：

#### 德國郵政法第二十四條：

警察官，稅務官，及其機關，因郵政官署之請求，應共同豫防或禁止郵政之被侵害。

#### 奧國郵政法第五條：

官吏，鄉鎮村長，與軍事司令官，應負責對於郵政官署，或其服務人員，按照規章，請求維持其職務履行，或法律上實施之利益者，迅為適當之施行。

#### 日本郵便法第五條：

郵差，信差，及郵政專用舟車馬等，在執行職務中，遭遇事故時，凡經郵差，信差，及郵政官員，請求協助者，非有正當事由，不得拒絕。但郵政官署因協助人之請求，須給以相當報酬。

#### 我國郵政條例第十二條，亦有類似規定：

檢察官，警察官，及其他地方行政官，除依本條例之規定，應負完全責任外，對於郵政事務，及郵政產業，須以實力維持保護之。

以上所舉各國立法例性質大致相仿。惟嚴核內容，各國未盡相同，而試為比較，則得失互見。郵政條例第十二條，與德郵政法第二十四條，其立法意義，頗有相似之處。德郵政法第二十四條雖未言及檢察官，但防止不法行為，

乃檢察官之天職，自無特加規定之必要。郵政條例雖未言及稅務官，但亦可包括於行政官之內。惟德郵政法所注意者，在侵害之豫防與禁止，郵政條例所注意者，在以實力維持保護，二者均係各該官吏職務上應有之義務。郵政事務，受有侵害，固應如此，即非郵政事務，如工商業之被侵害，或私人企業資產之被侵害者，所有檢察官、警察官及其他軍警人員，當同有維持保護之責，固不待特別法之另有規定而後可也。故郵政法第二十一條，改依奧國立法，以「迅爲處置」爲國家行政軍事各機關，及其官吏之特殊任務，良以郵政事務，首貴迅速，尤以郵件在運送中，偶一耽延，則其影響所及，將有不堪設想者。奧國郵政法中「迅爲適當施行」之規定，其用意正同。然德奧郵政法，均以官吏爲對象，對於一般人民則無何規定。日本郵便法未有身分之限制，凡遇郵政人員，在執行職務中，遭遇事故，請求協助者，任何人均有協助之義務，非有正當事由，不得拒絕。此實爲德奧立法所不及。蓋人民對於郵政事務，如法律無特殊規定，則協助與否，純屬道德上之間題，國家無拘束效能，予以協助，固爲道義所應爾，不予協助，亦非法律所得制裁，反之，則爲人民對於國家之一種法定義務，對於法律上應作爲而不作爲者，國家得予以制裁。且一國官吏之所在，大抵爲城市繁盛之區，郵政事務，鮮有被人侵害之機會，其較爲危險者，則多在荒僻或村野之所，郵件運輸，經過其間，在有遭受劫奪之虞，尤以中國幅員廣大，交通不便，內地郵件，多賴人力運輸，每年郵件被劫，或郵差遇害者，不乏其例，其有賴於當地人民之協助與保護，實較官吏爲急。因官吏多在城市，一遇事故，每有不及走告之虞，乃郵政法未能仿日本立法，科人民以協助義務，良可惜也。

英美郵政法，不重事前之預防，而重事後之制裁。凡侵害郵務者，按其情節輕重，分別處刑，條分縷析，至爲詳盡。

茲擇其有關運輸者，逐譯如左：

英國郵政法

第五十條：

有左列各款情事之一者，以犯重罪論。定案後，得由法院自行裁量，處以終身或三年以上之勞役，或不逾二年之有期徒刑，其徒刑有無勞役均可。

一、偷竊郵袋者；

二、於運送中，從郵袋郵局郵員或郵件內，偷竊郵件小包者；

三、於運送中，從郵件小包內，偷竊動產金錢或珍貴物品者；

四、意圖搶劫，或檢查郵件，阻止郵件之運送者。

第五十一條：

對於郵局立約，或雇用船隻，所運送之郵袋，如有不法取去，或開拆者，或於運送中，從該項郵袋內，不法取去郵件小包者，以犯重罪論。定案後，得由法院自行裁量，處以十四年以上，三年以下之勞役，或兩年以下之有期徒刑，其徒刑有無勞役均可。

第五十二條：

郵局發出或行將發出之郵袋，郵件小包，或任何動產，金錢，及珍貴物品，被人偷竊，私取，侵占，或隱匿時，如明知其

爲贓物而收受者，構成重罪。不論偷竊私取侵占或隱匿之行爲人，已否判決，均處以正犯之刑。

第五十三條：

詐取，隱匿，保留，截止，左列各物，或經郵政官員之要求，而拒絕交付者，以輕微罪論，處以罰金，或徒刑之罪，其徒刑有無勞役，均可。

- 一、郵件小包，在運送中應交付於第三人者；
- 二、郵件小包或郵袋，於運送中經其覓獲，或第三人覓獲者。

美國郵政法

第二千三百四十條：

撕割毀損郵袋，及其他用以裝運郵件之器具，或毀損鎖鑰鉤練及捆束物，意圖盜竊郵件，或使郵件陷於不安全之狀態者，處五百元以下之罰金，或三年以下之有期徒刑，或併科之。

第二千三百四十四條：

以暴力撞入郵政車輛，或任何車輛船舶內，專供郵局使用之容間，或對於該項車輛船舶內，執行職務之郵員，故意毆辱妨害，或幫同行兇者，處千元以下之罰金，或三年以下之徒刑，或併科之。

第二千三百五十九條：

負載運郵件之責者，如於到達前，未經投交郵局，或郵差，信差，以及其他郵局指定之接收人員，而自動拋棄郵件

者，處五百元以下罰金，或一年以下有期徒刑，或併科之。

我國郵政法內，除第四十四條對於郵政人員之竊盜或侵占行為，有加重處刑之規定，以及郵政人員剝取郵票，以竊盜罪之規定外，別無制裁侵害之條文。惟刑法第一百八十八條有一概括規定：「妨害鐵路郵務電報電話或供公衆之用水電氣煤氣事業者，處五年以下有期徒刑，拘役，或五百元以下罰金。」蓋視為公共危險罪之一也，至對於郵政事業，有竊盜侵占，或收受贓物之行為者，分別依刑法上之竊盜侵占及贓物各罪論處。郵政法內無特殊罪責。試觀大理院歷來關於郵政案件之判例解釋，可以概見：

郵局司事，挪移售票及匯兌之款，即構成侵占公務上管有物之罪。（五年上字第二二五號）

在郵局掛號房辦公兼送郵件，乃將所送之狐皮包裹，並信函內所裝之銀票，郵票，公債票，於未交受收人領受前，一一侵吞入己，查核寄件者，為數有九，則依被害法益計算，其應成立九個侵占公務上管有物罪，至為明瞭。（九年非字第89號）

查郵政局之火車押袋員，將所收車站上投遞信件，未經蓋戳之票，揭下賣錢，自係觸犯侵占公務上管有物之罪。（九年統字第1223號）

查郵政條例第31條，大部分均係指竊取行為而言，雖於剝脫郵票部分，不區別管有與非管有，似不免有將侵占吸入竊盜之處，然究不得謂凡屬郵政機關員役侵占其業務上管有之匯兌儲金外之管有物時，均應依該條論作竊盜罪。故除剝脫郵票外，如有侵占情形，應依刑律第三百九十二條辦理。（一四年統字第

## 一九一七號)

以上可見我國對於侵害郵政事務者，向依普通刑法辦理。英美獨加重視於特別法內分條規定，殆亦古人刑期無刑之意歟。然統觀上述各國立法，無論其爲出事前之豫防，出事時之救護，或出事後之制裁，要皆指不法侵害而言。須知不法行爲，固足以直接侵害郵政事務，即適法行爲，往往亦足引起間接侵害之結果，其尤著者，莫如徵工制度。郵政整個事務之進行，悉賴勞力爲之推移，設遇人工缺乏，則郵務勢非停滯不可。故德奧郵政法，對於郵政人員有免役之規定。德國郵政法第二十二條：「郵公用馬，及其夫役，於因國家及市區之需要，所施行之公役，不得應徵。」奧國郵政法第三十一條：「郵政局所，不得供軍事宿營，郵政官吏及其差役與馬，不得由官署使之脫離職務，從事力役。」均其例也。我國郵政法僅對資產用物，有禁止扣押徵收之規定。而對於郵政人員之服公役者，未有免徵明文。雖國民工役法內，有公務員免役之規定，究以條文過於廣泛，事實上難於援引。現時各省之築路徵工，或因其他事務，舉行徵工時，仍多有徵及郵政人員者，殊有陷內地郵務於停頓之虞。他日修正郵政法，如能仿德奧例，加以補充，當能裨益郵政不少也。

## 第六章 郵件補償

### 第一節 請求補償與負擔補償之主體

郵件運送，原屬運送營業之一，就其性質言，本應與貨物運送、旅客運送，三者同隸民法範疇。嗣以近世各國，對於郵件運送，以其關係通信交通，改歸國營，另制特別法規，以爲準則，於是郵政事業，始與民法分野，而自成一特殊事業。然其本質，與貨物運送，固仍多相彷處也。貨物運送之運送人，依民法規定，其運送義務，大別爲受領、運送、保管、交付，四項。受領云者，自託運人受領運送物之謂；運送云者，實行運送行爲之謂；保管云者，自運送物之受領時起，至交付時止，應負保管責任之謂；交付云者，交付運送物於受貨人之謂。郵件運送亦然。郵政機關自郵件收寄以後，迄依法投遞時止，其責任方告終了。如於收寄以後，投遞以前，在運送行爲中，發生遺失、毀損情事，郵政機關對於關係人不能不負相當責任，此即補償責任是。補償與賠償，性質不同。賠償爲民法上之責任，係因當事人未能履行債務，或因過失故意行爲，致相對人發生損害，而予以彌補之責任。補償爲行政法上之用語，係因行政行爲所生損害，而予以彌補之謂。二者責任輕重不同。補償責任，多較賠償爲輕。當於以後各節，隨時附帶論列。茲所論者，爲請求補償，與負擔補償之主體問題。郵件一經交寄，發生三方面關係，即寄件人、收件人，與郵政機關是。郵件遇發生補償時，其

請求權之行使，將屬諸寄件人乎？抑收件人乎？設運送之郵政機關，不屬於同一系統，則補償之責任，又將誰歸乎？此均表面上甚為簡單，而法理上甚為複雜之問題。就請求補償之主體言：郵件在法律上為所有物之一，請求權屬諸所有人，殆無疑義。惟郵件交寄以後，在郵政機關保管中，一方已脫離寄件人之手，一方尚未達收件人之手，誰為所有人？亦一問題。尋繹各國法例，殆均認寄件人為所有人。因寄件人與郵局之關係，猶民法上託運人與運送人之關係，其間雖無契約行為，而含有契約性質。在未投遞以前，郵局尚未與收件人發生聯繫，觀於寄件人於郵件未投遞前，得任意撤回改寄，其為寄件人所有，可知。故各國立法，均以寄件人得請求補償為原則，收件人請求為例外。郵政條例第二十三條規定，寄件人得向郵政機關請求損害賠償，對於收件人能否請求，條例內未有明文，僅於郵政章程內，加以規定。郵政法乃加以補充，除於第二十五條明定寄件人得向郵政機關請求補償外，復於第二十六條作左列之規定：

前條求償權，遇左列情形時，得由收件人行使之：

- 一、收件人提出證據，證明已由寄件人授與求償權時；
- 二、收件人已收受毀損被竊所餘之部分，而聲明保留一部分求償權時。

可見收件人原則上不能享有求償權，必備具一定條件，始能行使此項權利。日本郵便法第三十七條規定亦同：

依第三十三條之損害賠償，寄件人或得其承認之收件人，得聲請之。

所謂第三十三條者，指郵政官署依法得爲賠償之事件。其收件人之聲請，亦以得有寄件人之承認爲限。按收件人之所以取得權利，其法理上根據何在？頗有爭議，大別爲六：（一）代理說：或謂寄件人乃以收件人之代理人或受任人資格，與郵局發生關係，然未免主客顛倒。或謂收件人乃寄件人之代理人，或推定代理人，然收件人之代理人之權利，係以自己之名義，觀念兩不相符。（二）無因管理說：謂收件人爲管理人，然收件人之行使權利，並非圖寄件人之利益，與無因管理之性質，未免不符。（三）新契約說：謂收件人與郵政機關間，另生新契約關係，以投遞爲要約，以收受爲承諾。然收件人之取得權利，並不以投遞與收受爲唯一要件，此說未免誤謬。（四）轉讓說：謂寄件人將自己之權利，轉讓於收件人。此說雖甚相近，但與收件人收受殘留部分，而求償其餘部分者，顯不適用。或謂郵件運達目的地後，即視同轉讓，殊不知郵件雖運達目的地，如在未經投遞以前，寄件人仍有撤回改寄之處分權，與因到達而轉讓者，亦相矛盾。（五）第三人契約說：謂寄件人交付郵件，以遞交於收件人爲目的，不啻與郵政機關訂有交付收件人之契約，此種學說，德國商法學者對於物品運送關係上，主張最力。然收件人之取得權利，在寄件人授與權利，或收受殘餘郵件之後，並不在郵件交寄之日，未免不符。（六）法律規定說：謂收件人之取得權利，係因法律特設規定，使之取得權利，既非讓受寄件人之權利，亦非出於寄件人之契約。凡茲六說，竊意日本郵便法採轉讓說，而我國郵政法則以法律規定說，較爲確當。

以上係就國內郵件言。國際郵件則情形較異。遍閱各公約協定，均認寄件人有求償權，對收件人無何規定。試觀左列各條可知：

開羅國際郵政公約第五十六條：

……掛號郵件，如遇遺失。寄件人有聲請賠償之權。每件以五十佛郎為限。

開羅國際郵政保險信函及箱匣協定第十八條第五項：

倘遇保險郵件遺失，或其內裝物品完全損毀者，寄件人除請求賠償外，有索回一切郵費之權。

開羅國際郵政包裹協定第三十八條第一四兩項：

一、……包裹遇有遺失，及其內裝之物，遇有抽竊，或損壞情事，應由郵政擔負責成。寄件人得按其遺失抽竊或損壞之確實數目，請求賠償……

四、凡包裹遇有遺失，或損壞，或內容完全被竊，因而賠償者，除本條後列第五節所規定之資費外，寄件人有將原付之郵費，及一切費用，領回之權。如包裹因有損壞情形，以致收件人拒絕收受，且其損壞，係屬郵政之咎，並由在事郵政擔負責成者，亦可同樣辦理。

可知國際郵件求償權之行使，以寄件人為限。然各國國內法律，如有准許收件人行使之規定者，依照公約第六條，「聯郵公約及各項協定之條款，對於任何事項，如未經明白規定，並不侵越各國國內法律」之精神，則收件人固亦未嘗不能行使此項權利也。

次述負擔補償之主體，即誰負補償責任與義務之問題。此項問題，在國內郵件，至為單純，郵件於交付郵政機關後，在其保管期中，遇有遺失毀損，應由郵政機關負擔補償，自屬毫無疑義。惟國際郵件，不能若是之簡單，國際郵

件之交寄行爲，與投遞行爲，固屬不能同在一國，即運送行爲，亦往往經過多數國家，而後始克達到最終任務。言國際法者，均知國際間以國家爲權利義務之主體，必國家先盡國際公法上之義務，而後方可享國際公法上之權利。個人不能對於他一國家，主張任何權利，是郵件在國境外，遭受遺失毀損，將如之何乎？國際郵政公約及協定中對於求償權行使之方式，已有明確規定。

開羅國際郵政公約第五十九條：

所有賠償之款，應由原寄局隸屬之郵政照付，惟該郵政有向負責郵政追索之權。

第六十條：

一、所有賠償之款，應儘速照付，至遲須自聲請賠償之日起，六個月以內賠付，但與遙遠之各國往來，其期限得展長至九個月。如郵件遺失，是否出於人力難施之問題，尙未解決時，凡不擔負人力難施責成之原寄郵政，得逾上列期限，特緩賠償。

二、如經通知有人聲請賠償，而轉寄郵政，或投遞郵政，逾三個月不予解決者，則准由原寄郵政代轉寄郵政，或投遞郵政，向寄件人賠償。惟與遙遠之各國往來，其期限得展長至六個月。

開羅國際郵政包裹協定第四十一條：

……所有賠款及應行退還之郵資，以及其他費用，應由包裹原寄局所屬之郵政擔任付給。但該郵政得保留向應行負責之郵政索還之權。

## 第四十二條：

一、所有賠款，應儘速付給，至遲應自查詢之翌日起，一年以內辦理。

凡包裹遺失，或被人抽竊，或有損壞情事，在未能解決是否由於人力難施事故所致以前，原寄郵政於上述賠償之期限外，得例外從緩賠償。

二、如轉寄郵政中，某一郵政，雖經聲請賠償，而拖延六個月不將問題解決者，則原寄郵政或投遞郵政，可代該郵政付清賠款。但上稱之六個月期限，如係與遙遠各國往來，可展為九個月。

觀於上流各條，可見寄件人之求償權，僅能以原寄國之郵政機關為行使對象，而原寄國之郵政機關，對之亦有支付補償金之義務。至原寄國之郵政機關，如何向另一國負責之郵政機關，行使追索權，係屬國際間另一問題，與寄件人之權義無關。往往原寄國郵政機關，對於負責郵政機關，因時效消滅，不能行使追索權時，寄件人對於原寄局，仍得保有其求償權。故求償權與追索權二者，不生連帶關係。且原寄國郵政機關之支付補償金公約中有一定之限期，如經證明應負責成之國家，於事先堅持否認補償，以致補償金無故遲付，因而發生他項費用者，依公約第六十二條第四項，及包裹協定第四十四條第四項，仍應由該負責國家擔負，是原寄國郵政機關，負有支付義務，於茲益顯。惟同一郵件，其間收寄，經轉，運送，投遞，常能於多數國家發生牽連關係。究竟誰為最後負責者？追索權應以誰為對象？按照國際郵政公約第六十一條，國際郵政包裹協定第四十三條，及國際郵政保險信函及箱匣協定第二十二條，其決定責任之方法，可歸納為左列三項標準：

一、責任已經確定者，採單獨賠償主義。倘某一郵政機關，於接收郵件後，並未聲明何項毀損情形，及經照章查詢，亦不克證明已投交收件人，或已妥行轉交他一郵政機關者，除有相反之證明外，此項郵件遺失之責任，由該郵政機關單獨負擔。

二、責任不能確定者，採分攤賠償主義。凡郵件於中途轉運中，發生遺失情事，而不能辨其究竟在何國境內，或在何國事務範圍內遺失者，則在事之各郵政機關，均應平均分攤賠償。

三、責任雖已確定，而因故阻卻者，採原寄局賠償主義。如接收郵件之郵政機關，於接收時發現遺失毀損，已由第一次郵班通知末一經轉局，或能證明查詢之郵件，已逾檔案保管期間，而在相關檔案銷燬以後，方始追查者，則轉寄與投遞之郵政機關，概不擔負任何責成，惟並不因此損及查詢人對於原寄局之權利。

賠償責任既經上述標準決定以後，則次一問題，即負責之郵政機關，將如何歸還賠款？換言之，即負責之郵政機關，對於原寄國行使追索權時，將如何履行義務？此在國際郵政公約第六十二條，及國際郵政包裹協定第四十四條，亦有詳細規定。爰撮大要，分為兩點述之。

一、應負責成之郵政機關，應自寄發墊付賠款通知之日起，三個月以內，將墊付寄件人之賠款，償還原寄郵政機關。其償還方法，或用郵政匯票，或銀行支票，匯票，或通用錢幣，以及相互劃帳，均無不可。惟如逾三個月之期限者，應自逾期之日起，照付年息五釐。

二、如依上述第二標準，應由各相關郵政分擔者，則賠款之全部，應由不能證明妥交前途之第一郵政，在規定

期限內，先行償還原寄郵政。然後再向其他負責郵政追索各該郵政應分攤賠償寄件人之部分。

## 第二節 補償之要件

補償要件者，指構成補償責任必要條件之謂。此在賠償責任，與補償責任上，有極大不同之點。民法上規定運送人之賠償責任，較為重大。依各國立法例，大要可分領受責任主義，通常事變責任主義，及不注意責任主義，領受責任主義，亦稱絕對責任主義，凡所受領之物品，即有返還之義務，蓋以受領為要件也。羅馬法之初期宗之通常事變責任主義者，指運送人除以不可抗力之事由，為免責要件外，對於通常事變，均負責任。如法國民法第一七八四條，意國民法第一六三一條，規定海陸運送人，對於運送物之喪失毀損，須證明出於不可抗力者，始不負責。又法國商法第一〇三條第一〇四條，及意國商法第四〇〇條第四〇三條二項規定，運送物之喪失毀損，或遲到，如證明出於不可抗力者，免其責任。此類規定皆是。不注意責任主義者，以運送人未怠於注意為免責要件，如德國商法第四二九條一項，規定運送人自運送物受領時起，迄交付時止，因其間喪失毀損，或遲到，所生之損害，負其責任。但喪失毀損或遲到，係出於通常運送人之過失，不能避免之事由者，不在此限。又日本商法第三三七條規定，運送人非證明自己或運送承攬人，又或其使用人，及其他因運送使用者，關於運送品之受領，交付，保管，及運送，並未怠意，則對於運送物之滅失毀損或遲到，不能免損害賠償之責。瑞士債務法第四四七條一項規定，運送物紛失或滅失時，

非證明其紛失或滅失，係因貨物之性質，或因託運人或受貨人之過失或指示，又或因雖以通常運送人之注意，仍不能避免之事由者，須就價額全部負賠償責任。凡茲規定，蓋均以已否注意為能免責之標準也。我國民法，則採通常事變責任主義，除能證明喪失毀損或遲到之事由，係因不可抗力，或因運送物之性質，或因託運人之過失所致者外，均應負責。至郵政法上之補償情形特異，其責任較輕於賠償遠甚。郵政機關對於郵件之遺失毀損，有絕對負責者，有相對負責者，亦有絕對不負責者，可稱之為限制責任主義。茲就構成負責之原因，分積極要件與消極要件兩點，述之。

### 一、積極要件

積極要件者，謂構成求償權必有之條件也。又可就郵件種類及損害情形兩方面言之：郵政法第二十五條規定：

郵件遇左列情形時，寄件人得向郵政機關，請求補償：

一、各類掛號郵件，及快遞掛號郵件，遺失或被竊時；

二、保價郵件或包裹，全部，或一部，遺失，或被竊，或被毀損時。

試就條文，加以分析，從郵件種類言，法律上可為求償權之標的者，以左列郵件為限：

一、掛號郵件；

二、快遞掛號郵件；

## 三、保價郵件

## 四、包裹

上列一二四三種郵件，爲一般人所通曉，毋待解釋。茲應附帶說明者，即第三款保價郵件是保價郵件，在郵政條例內原稱保險郵件，日本郵便法不曰保險，而曰價格表紀。德奧等郵政法，亦皆不曰保險，而曰價值表示。蓋其性質與保險法上所謂保險不同。英美法律名詞，不甚嚴格，均稱之爲保險郵件。我國舊日法律未備，沿用英文譯詞，今則保險法業已公布，其規定多不適用於郵件，且第五條已有簡易人壽保險之規定，尤不能不顯示區別。惟德奧日本等所用價格表紀，價值表示等名稱，不免生硬，且不足以明示保其價格之義，故本法改稱保價郵件。本法對於得爲求償標的之郵件，既採列舉主義，則未經列舉者，自不得爲求償標的可知。換言之，普通處理之郵件，除包裹外，均不能取得求償權。特別處理之郵件，除平快函件及航空郵件外，均可取得求償權。代收貨價郵件，雖不在本條列舉之內，但代收貨價郵件，不爲掛號函件，必爲包裹，自可適用掛號郵件及包裹之規定，以爲求償依據也。德國郵政法損害賠償一章第六條末段，曾以明文規定，對於平信無論遺失毀損，及運送或處理之延誤，均不履行賠償。其他各國立法例，均與我國郵政法相仿。對於應行補償之種類，採列舉主義，未有明文規定者，不予補償。惟美國對於包裹有掛號與不掛號之分，補償僅以掛號包裹爲限，此亦特例也。

茲再就損害情形言：雖其種類得爲補償，但因損害方式之不同，及其損害範圍之大小，亦有補償與不補償之別。就損害方式言：掛號郵件及快遞掛號郵件之損害，以左列兩種方式爲限，有求償權：

一、遺失。  
二、被竊。

保價郵件及包裹，以左列三種方式，有求償權：

一、遺失；

二、竊失；

三、毀損。

就損害範圍之大小言：全部損害有求償權，一部分之損害無求償權者，種類如左：

一、掛號郵件；

二、快遞掛號郵件。

全部或一部損害，均有求償權者，以左列郵件為限：

一、保價郵件；

二、包裹。

由上可見，掛號郵件，或快遞掛號郵件，如遇毀損情事，或一部分滅失者，依法均不在補償之列。又遺失二字，在民法上有一定之涵義，其意義與滅失或喪失，亦有不同。喪失或滅失，僅以物之不存在為要件，其不存在之原因是否為被竊，被盜，或天災事變，均所不計。而遺失則必須符合下列各條件，方可構成：1.無拋棄所有之意思；2.喪失占

有3、無不可抗力之事由；4、無他人之侵權行爲，有是四者，而後始可謂爲遺失。舊日之郵政章程每指一切喪失爲遺失，是不可不辨耳。

關於積極要件之規定，我舊日郵政條例及各國立法例，致相仿，略述數例，以資比較。

郵政條例第二十三條：

掛號快遞郵件，如有遺失，保險郵件包裹，及保險包裹，如有遺失毀損時，寄件人得向郵政機關，請求損害賠償。

日本郵便法第三十三條：

關於處理照章交寄郵件之手續，郵政官署以左列事由爲限，賠償其損害：

- 一、遺失掛號郵件時；
- 二、遺失或毀損掛號包裹，或保價郵件時；
- 三、遺失郵局收款之證券，或失其效力時；
- 四、不收代收貨價郵件之價款而交付時。

德國郵政法損害賠償一章第六條：

郵政管理機關，對於寄件人按照左列各款，交付賠償：

- 一、被遺失或毀損者；

甲、表示價值之信函；（即保價信函）

乙、表示價值或不表示價值之包裹。

## 二、掛號寄遞被遺失者：

關於第一項，須其物件因運送或處理之延誤，而遭毀損，或其價值之全部或一部完全喪失時，郵政管理機關始履行賠償。但其遺失毀損，或運送處理延誤之緣由，如基於寄件人之怠忽，或天然事變，或其財物之自然性質，或為外國郵政管理機關未以協約表示賠償者，不在賠償之列。

## 比利時郵政法責任一章第四十四條：

郵政機關對於保價郵件損失之價值自負，但以所保之總數為限。

## 又第四十六條：

掛號郵件之損失，賠償五十佛郎。

以上所引，均係各國國內法。國際法亦然。開羅國際郵政公約第五十六條：「各郵政對於遺失掛號郵件，應負責成。掛號郵件如遇遺失，寄件人有聲請賠償之權。」國際郵政保險信函及箱匣協定第十八條：「各郵政對於保險郵件，如有遺失，抽竊，或損壞情事，均應擔負責成。所有按散寄方法寄遞，或裝入封固總包內寄遞之件，各郵政均應一律負責。」國際郵政包裹協定第三十八條：「包裹遇有遺失，及其內裝之物，遇有抽竊，或損壞情事，應由郵政擔負責成。」均其例也。惟有應注意者，郵政法上之所謂毀損，在法律上有一定之解釋，即學者間所謂立法解釋是。郵政法第三十條第一項規定：

郵件遞交收件人，或退還寄件人時，如封面無破裂痕跡，重量亦未減少者，不得以毀損論。重量雖減少，其原因由於該物件之性質者，亦同。

郵政條例及日本郵便法內，亦有相似規定。蓋郵政法本條之制定，係淵源於郵政條例，而郵政條例則因襲日本法也。爰錄其條文如左：

郵政條例第二十五條：

各種郵件及包裹，依寄件人之指定，遞交收取人，或退還寄件人時，如表面無私拆痕跡，重量並不減少者，不得以毀損論。重量雖減少，其減少之原因，由於該物件之特性者，亦同。

日本郵便法第三十四條：

郵件交付時，如外部無破損痕跡，重量亦未變更者，視為無損害。

二、消極要件

消極要件者，謂構成求償權必不可有之條件也。郵政法第二十八條規定，此項要件有四，如有四項情事之一者，不得請求補償：

一、因寄件之性質，或瑕疵，致損失者；

二、因天災事變，或其他不可抗力致損失者；

三、在外國境內損失，依該國之法令，不負補償責任者；

#### 四、寄件係違禁物，或違反郵政規程致損失者。

就第一款言：所謂寄件之性質者，例如自然之破裂溶解，或乾枯等是。所謂寄件瑕疵者，指寄件在交寄之先，本有不完整情形之謂。二者按諸民法，本應由運送物所有人負擔郵政機關之不負補償責任，蓋亦理所宜然也。就第二款言：不可抗力者，指不可避免之事變而言。學者間本有三說：（1）主觀說——謂雖依最大之注意，而不能防止其發生者，曰不可抗力。（2）客觀說——謂不可抗力者，其發生之原因，不屬於事物管理之範圍，乃超乎通常事變，依偉大勢力而發生者也。（3）折衷說——謂不可抗力，乃由外界發生，雖依嚴密注意，為防止之設備，亦不能加以防止。三說似以客觀說為最當。刑法上對於人為或自然發生之強制力，如已達不可抗拒之程度者，謂為不可抗力，故非有故意或過失者，均視為不可抗力之行為。法律不以為罪，蓋亦採客觀說也。然無論採取何說，因不可抗力所致之損害，郵政機關不負補償責任，殆為各國法例所同，衡諸各國商法之規定，亦無不合。就第三款言：在外國境內致損失者，本國郵政機關本無任何過失責任，郵件自遞交國外以後，本國郵政機關雖以極大之注意，亦難防止損害之發生，且按諸國際公約，在國外損失者，應由發生損害之國家負責，如按該國法令不負補償責任者，本國郵政機關如仍令負責，則立法未免過苛矣。況此種不負責之國家，為數甚多，譬如對於普通包裹不負補償責任者，計凡三十餘國，其國名當附列本節之末，以覘一斑，亦可見免責規定之不可少也。就第四款言：寄件如係違禁品，則依法本有沒收之權，自不負損害責任。如係違反規程者，例如封裝書寫等之不合規定，則寄件人原屬過失之一方，因其過失所致之損害，應歸過失人負責，固其宜也。然日本郵便法中無第二款及四款之類似規定，其第三十五條云：

雖在第三十三條情形之下，而有左列情事者，不在賠償損害之列：

- 一、因寄件人或受取人之過失者；
- 二、因不可抗力情事者；
- 三、因郵件之性質上易於損壞者。

尋繹日本立法意義，條文內雖無如我國郵政法第二十八條第三款關於國際事務之規定，但國際間之公約及協定，與國內法具有同一拘束力，國際事務應依國際公約或協定辦理，事實上仍有同一效果。日本郵便法第三十五條第一款所謂過失二字，亦可包括我國郵政法第二十八條第四款情事在內，是立法條文雖異，而立法精神則同。凡茲四款，對於一般郵件，無不適用，謂為求償權之阻卻因素，殆無不可。惟第二款不可抗力之事，由除國際戰爭外，不適用於保價郵件，為我國郵政法第二十八條第二項所明定，此亦不可不注意之點。良以保價郵件，寄件人納有保價資費，不能不加重郵政機關之責任，特以國際戰爭，危險特多，即普通保險事業，亦列戰爭為兵險範圍，不<sub>在</sub>通常保險之內，故於加重責任之中，仍有免責規定也。

除上述四項消極要件外，尚有一不收領之要件。日本郵便法以明文規定，其第三十六條云：「郵件之寄件人或收取人，對其郵件之損害，認為郵政官署應行賠償時，得拒絕收領。但郵件收領後，不得再有異議。」是不收領亦為構成求償權要件之一可知。國際間規定亦同。依照開羅國際郵政公約第五十八條，國際郵政包裹協定第四十條，國際郵政保險信函及箱匣協定第二十條，凡郵件已按各該國國內章程，對於該項郵件所定之條款，妥行投遞

者，郵政責成，即爲完畢。我國郵政法內未有規定。惟郵政規程第四百八十條，則規定綦詳：

一切郵件，不論掛號，快遞掛號，或保價，在各局投遞界內，一經照章投遞，其責任即爲完畢。寄往國外者，一經遞交外國郵局收訖時，亦同。但保價之件，由外國寄交國內未辦保價業務之處時，中國郵局所負保價責任，以遞送至距到達地最近之保價局爲限。

蓋郵件一經投遞，郵政機關之任務，已告終了，郵政機關之不再負責，此爲當然之理。即民法第六四八條，對於普通運送業之規定，如受貨人受領運送物，並支付運費，及其他費用，而不爲保留者，運送人之責任，亦告消滅。不過普通運送物，內部如有喪失毀損，不易發現者，受貨人尚得於受領後十日內，通知運送人，郵件則以受領爲立時消滅責任之要件，此其不同之點耳。

統上以觀，積極要件與消極要件，同爲求償權之構成因素，二者缺一不可。此蓋施諸國內郵件，與國際郵件，殆無往不適。惟最末有應補敍者，即國際郵件之求償權，雖同以上述要件爲要件，但並不以上述之要件爲限。國際關係綜錯紛糾，其間自有其特殊之點在。茲就國際郵政公約第五十七條，國際郵政包裹協定第三十九條，國際郵政保險信函及箱匣協定第十九條，擇其不同於郵政法者，綜合述之如次，以爲本節之結束：

一、因不可抗力之事由，而毀損喪失者，本足爲阻卻求償之原因，但原寄國負擔此項責任者，仍應負責。蓋原寄國對於此項責任，除保價郵件外，得加收特別資費，計掛號郵件，每件至多爲四十生丁，包裹每件至多爲五十生丁，凡收有此項例外之費用者，自應負擔此項例外之責任。至其毀損喪失，是否可以認爲不可抗力之情事所構成，則

悉依國內法規以決定之。

二、如因不可抗力之事故，致郵政檔案毀損，陷郵件於無法查究者，國際間亦構成免責原因之一，但經其他郵政機關提出相當之反證者，不在此例。

三、保價郵件之寄件人，捏報之價格，較實值為高，或包裹因捏報內容，而被海關扣留者，均構成免責原因。

四、海路運寄時，締約國郵政業經聲明對於由船隻裝運之保險郵件，不允擔負責成者，免其責成。但該郵政對於轉運裝入封固總包之保險郵件，應按挂号郵件之規定，擔負責成。

附對於普通包裹不負補償責任之聯郵各國國名表

阿比西尼亞國 Abyssinia

澳大利亞 Australia

百川納蘭(保護國) Bechuanaland Protectorate

百慕達 Bermuda

玻利維亞國 Bolivia

英屬宏都拉斯 British Honduras

英屬新畿內亞 British New Guinea 及巴布亞 Papua

喀麥隆(法屬區域) Cameroon(French zone)

坎拿大 Canada

開滿羣島 Cayman Islands

多明尼加共和國 Dominican Republic

斐濟羣島 Fiji Island

宏都拉斯共和國 Honduras, Republic of

里卑利亞共和國 Liberia, Republic of

墨西哥國 Mexico

新喀利多尼亞羣島 New Caledonia

新畿內亞(舊德屬) New Guinea 括有諾留 Nauru

新赫布里底羣島 New Hebrides 括有班克斯 Banks 聖大克盧茲 Santa Cruz 及托列斯羣島 Torres Islands  
新西蘭 New Zealand 括有芬寧島 Fanning Island 庫克島 Cook Islands 及丹華(譜卡譜卡) Danger  
(Pukapuka)馬那哈略 Manahaki 帕馬士頓(阿發留瓦) Palmerston(Avarua)盤林(東加里翁)Penrhyn  
(Tongareva)刺半安加 Rakanga 薩維吉(尼攸) Savage(Niue)及蘇瓦羅夫羣島 Suwarow Islands  
巴拿馬運河區域(美屬) Panama Canal Zone(U. S. Territory)

斐力賓羣島 Philippine Islands

羅諦西亞(南部及北部) Phodesia, Southern and Northern

聖佩耳及彌圭琅 St. Pierre and Miquelon

薩摩亞(嚙披亞) Samoa(Apia)

梭羅蒙羣島(英屬) Solomon Islands(British)

南非聯邦 South Africa, Union of

西南非洲(保護國) South-west Africa(Protectorate)

坦干宜卡區域 Tanganyika Territory

多哥蘭(英屬) Togoland(British)

唐夏(佛林得利羣島) Tonga(Friendly Islands)

特爾克斯及凱科司羣島 Turks and Caicos Islands

美利堅國 U. S. A. 美國全境各地及阿拉斯加 Alaska 夏威夷 Hawaii 波爾多黎各 Porto Rico 美屬

維爾京島 Virgin Islands of the United States 斯給巴爾 Zanzibar

### 第三編 補償責任之範圍

上節所述，爲求償權之構成要件，本節所述，在闡明求償權成立以後，其補償責任，究以何者爲範圍。茲爲便於

說明起見，分爲一般標準，與限定標準兩款述之。一般標準者，指一般法律上用以決定損害賠償之標準，此種標準，多與郵政法規定相反。又可分爲間接損害，及侵權行爲所生之損害兩點。蓋直接損害，爲當然賠償之標的，自毋待贅述也。限定標準者，專指郵政法上決定補償範圍之標準，綜合各條規定，又可分爲以下三點，即補償額之計算，最高金額之確定，與資費之返還是也。

### 一、一般標準

甲、間接損害　間接損害，指寄件以外之損害而言，如費用損失，利益損失皆是。學者有稱費用損失爲積極的損害，利益損失爲消極的損害，此二者在一般法律上，統認爲損害，均在應行賠償之列。民法第二二六條定損害賠償之範圍如左：

損害賠償，除法律另有規定，或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害，及所失利益爲限。依通常情形，或依已定之計劃設備，或其他特別情事，可得預期之利益，視爲所失利益。

債編中對於運送營業者，雖有保護之規定，但運送人如有故意或過失行爲時，亦須負間接損害責任。民法第

### 六三八條第三項規定：

運送物之喪失毀損，或遲到，係因運送人之故意或重大過失所致者，如有其他損害，託運人並得請求賠償。是間接損害，應視爲損害之一部，殆爲法律上之通則。然則郵政法上之補償責任，將何如乎？郵政法上對於此種間接損害，概不補償，此亦賠償與補償不同之點。舊日郵政條例曾於第二十四條內，以明文規定：

挂号快遞，及保險郵件，包裹，及保險包裹，如有遺失，或誤投，或遲延，或無法投遞，致寄件人或受取人直接間接發生損害時，郵政機關除照前條賠償外，不負其他責任。

前項郵件包封，及包裹內附裝之某物，如有遺失，或毀損，致寄件人或受取人直接或間接耗有費用者，郵局亦不負責。

郵政法雖無若斯之明顯條文，但第二十五條為積極要件之規定，第二十八條為消極要件之規定，凡不屬於該兩條範圍內者，不能構成求償權，蓋為當然之解釋。且郵政法第三十條第二項云：「郵件遞交收件人，或退還寄件人，如已因時間關係，或市價變動，而消失其一部或全部價值者，不得以損失論。」是利益損失，不能為補償之標的可知。而郵政規程第七章內，復有左列各條之補充規定，其補償責任之不及於間接損失，尤為顯著。

#### 郵政規程第四七七條：

郵件之補償，除本章各條規定外，其間接損失，概不補償。

#### 郵政規程第四七八條，三項：

保價費，關稅，暨其他各項費用，概不得向郵局請求發還，或補償。

乙、侵權損害 指因侵權行為所生之損害而言，所謂侵權行為者，因故意或過失不法侵害他人權利之行為，是

也。郵政機關為公法人之一，所有行為，不能不假手於自然人，茲所研究者，即郵政機關因郵政人員之侵權行為，是否連帶負責之問題。依民法左列各條之規定，法人對於職員之行為，以及僱用人對於受僱人之行為，均須負連帶

## 責任。

### 民法第二十八條：

法人對其董事或職員，因執行職務所加於他人之損害，與該行為人連帶負賠償之責任。

### 又第一八八條：

受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人，及監督其職務之執行，已盡相當之注意，或縱加以相當之注意，而仍不免發生損害者，僱用人不負賠償責任。

郵政機關對其人員之行為，其將連帶負責否？在郵政法未公布前，歷來解釋判例，均採連帶負責主義。惟負責範圍，則先後顯不一致。民國十五年間，四川曾森昌民信局因寄上海包裹內，附裝匯票一紙，為郵局革退郵員冉季鵬所竊。冉因對東川郵政管理局提起損害賠償之訴，其時交通部向北京前大理院提出左列各點疑問，

### 請求解釋：

1. 郵局是否因其人員有疑為舞弊犯罪者，可被訴訟，並代該員擔負責任？
2. 郵局是否可因他人有違反郵政章程行為，被人訴訟？
3. 郵局對於以上所稱之訴訟，是否能受郵政條例之維護？
4. 政府機關是否能被訴訟，並是否能迫令在普通司法官廳出庭？

前大理院於十五年三月二十七日由統字第一九六四號解釋，咨覆交通部，大旨如左：

查郵政機關人員，如犯竊盜侵占等情事，在刑事上固應由該郵員個人負責，而民事上因郵員爲郵政機關之使用人，被害者本諸侵權行爲之法則，自得向郵政機關請求賠償，此徵諸郵政條例第二十二條，原無庸疑。至於法院就此種事件，向郵政機關送達傳票，代表該機關之局長，依法自須應訴，與郵政條例第十二條維持保護之規定，並不相妨。

嗣後該案於十五年間由大理院上字第125一號判決，其要旨如次：

查郵政條例第二十三條第二項，既稱前項賠償之方法，於郵政章程定之，第二十四條又稱除照前條賠償外，不負其他責任，即係示明郵政機關賠償損害，僅應依據郵政章程辦理。茲該章程就挂號郵件之賠償方法，於第九十四條第三百六十三條設有明文，苟郵政綱要未就民局設有特別規定，上訴人主張僅得按郵政章程各該條文負責，自難謂爲不當。

綜合該案解釋與判例以觀，郵政機關雖負損害賠償責任，但其責任範圍，尙以郵政章程內所規定者爲依據。換言之，即挂號郵件，每件至多補償國幣拾元而已。至十八年間，哈爾濱交通銀行與吉黑郵務管理局訟案發生後，最高法院於十八年上字第875號所爲之判決，則頓改前例，不獨郵政機關應負連帶責任，且其負責範圍，亦須依照侵權法則之規定。其判決理由，摘錄於後：

按民事法條理，被使用人於執行事業，不法侵害他人之權利時，使用主除能證明其選任被使用人，及監督其事業，已盡相當之注意，而仍不免發生損害者外，應負損害賠償之責。本件上告人吉黑郵務管理局所使用之

張萬榮受人勾串於執行哈爾濱道外郵務分局信件挂號職務時，開拆被上告人寄往他埠分行之掛號信，將原有匯票，及匯款委託書抽出，易以偽造之鉅額匯票及委託書，致被上告人被人騙取鉅款，此為刑事判決所認定，並將張萬榮處以徒刑確定在案。此項刑事判決所認定之事實，依法有拘束民事訴訟之效力。上告人吉黑郵務管理局已無爭執之餘地。……該上告人既不能就被使用人之選任，及事業之監督，兩者併行證明其已盡相當之注意，又不能證明雖加注意，仍不免發生損害之情事，則對於被上告人當然應負損害賠償之責。該上告人雖謂應適用郵政條例辦理，依該條例第二十三條第二十四條第二十五條第三十七條，及郵政章程第一百一十七條之規定，該局不負賠償之責云云，……郵政條例第二十三條二十四條，不過規定郵件遇有遺失毀損，誤投遲延，無法投遞時，郵局應否負損害賠償之責，第二十五條亦僅規定不得以毀損論之情事，至郵局所使用之人，開拆郵件，抽換其內容，致寄件人受有損害時，當然不在各該條規定之列。……關於郵政局員所為開拆信件，抽換內容之侵權行為，郵局應否負賠償責任，既為郵政條例及郵政章程所未規定之事項，當然依普通法則解決之。按照上述普通法則，該上告人既應負賠償之責，則原審判令該上告人賠償，於法並無不合。

依照上述判例，則郵局賠償責任，不能以郵政章程為範圍，須依普通侵權法則辦理。二十二年間交通部因郵政條例第二十三條第二十四條，與民法第一百八十八條適用問題，曾函請司法院解釋，司法院旋於二十二年九月六日，以第九六八號解釋，函覆交通部。其文曰：

准貴部本年六月二十三日公函開，郵政條例第二十三第二十四兩條，與民法第一百八十八條，不無出入，應如何適用，請查照解釋見復等由，業經本院統一解釋，法令會議議決，暫准援用之郵政條例，乃關於郵政事業之特別規定，其因遺失掛號快遞郵件及保險郵件包裹，保險包裹，所負之賠償責任，自應適用該條例第二十三條第二十四條之規定。

該項解釋，以遺失為適用條件，是無變更十八年判例之意可知。著者以為郵政機關事務之繁瑣，與夫人員之衆多，如強令與僱傭關係，負同一責任，殊失平允，且亦非國家維護公用事業之本旨。故於最初起草郵政法時，即確定免責主義。現郵政法第二十九條規定：

郵政機關除依本法第二十五條至第二十七條之規定負補償責任外，關於郵政人員對他人所為之侵權行為，不負責任。

自十五年以來，郵政機關應否連帶負責問題，在法例上計經三次轉變，十五年之大理院判例，認郵政機關應依郵政章程負責，十八年最高法院之判例，認郵政機關應依侵權法則負責，至郵政法於二十五年施行後，法律上對於郵政機關，始有不負責任之明文。

於此有須附帶說明者，郵政人員對於第三人所為之侵權行為，郵政機關雖不負責，但郵政人員之本身，依法仍應負責，惟郵政人員亦公務員之一，其將與一般人負同一責任乎？亦將因公務員之身分而有所不同乎？可分左列二種情形，而說明之：

甲、違背職務之行爲，形式上尙屬於職權行爲之範圍內者，應適用民法第一百八十六條之規定，其賠償責任因出於故意抑出於過失而不同：

(1) 出於故意者 郵政人員因故意違背對於第三人應執行之職務，致第三人之權利受損害者，負賠償責任。所謂對第三人應執行之職務，言對第三人所負擔之職務，應為其合法適當之處置也。若關於職權範圍內之事項，明知其處置為違法，或不適當，僅因其他目的，仍託名職務行爲而為之，以致侵害第三人之權利者，即屬故意違背對於第三人應執行之職務，致第三人之權利受有損害，自應成立侵權行爲。無論被害人能否依他項方法受其賠償，概應由郵政人員負賠償責任。惟被害人已依他項方法受賠償時，不得更向郵政人員請求賠償，自不待言。

(2) 出於過失者 郵政人員因過失違背對於第三人應執行之職務，致第三人之權利受損害者，以被害人不能依他項方法受賠償時為限，負賠償責任。在此情形，郵政人員並無利用其職務行爲之意思，僅欠缺注意，以致違背職務，故特輕減其賠償責任，以不能依他項方法受賠償時為限耳。所謂不能依他項方法受賠償者，例如別無負責之人，或雖有之，而因其人逃匿無蹤，或毫無資力，不能達賠償之目的者是。

(3) 救濟方法 在上述二種情形，郵政人員違背職務所生之損害，固使郵政人員負賠償之責，但法律上設有救濟方法者，被害人亦應依其方法，務期除去損害，倘因故意或過失，拋棄其救濟權利，如對於法院裁判，不聲明不服，對於行政處分，不提起訴願，或行政訴訟，則在法律上無保護之必要，故郵政人員於此場合，亦不負賠償責任。

(乙) 違背職務之行爲，形式上已不屬於職權行爲之範圍者，其為職權範圍外之行爲，至屬顯然，應由郵政人

員，以其私人資格，負侵權行爲之賠償責任，不得援用民法第一百八十六條之規定。

## 二、限定標準

甲、補償額之計算 物品價格，因時間及地域之不同，往往發生重大變遷，此爲一般經濟學者共認之事實。一物交寄以後，如於中途遺失毀損，則其價格之估計，殊難一致，以時間言，有交寄時之價格，運輸時之價格，及投遞時之價格三種。以地域言，亦有交寄地，運輸地，及投遞地之別。則補償額，究以何者爲標準，法律上便不有明文規定，殊足易起爭執。就一般運送業言，民法第六百三十八條：「運送物有喪失毀損，或遲到者，其損害賠償額，應依其應交付時，目的地之價值計算之。」蓋以到達時，與到達地之價格爲標準也。郵件補償，對於挂号或快遞挂号郵件，以其內容簡單，尚易解決，若包裹或保價郵件，則亦發生此種問題。依郵政法第二十七條：「郵件補償之金額及其方法，於郵政規程中定之。」是郵政規程關於補償方法，及金額之規定，具有特別法效力，自無疑義。郵政規程對於法定金額以下之損失，按實價補償，而實價之計算，依郵政規程第四七三條第三項末段規定，實價依收寄時，及收寄地之同樣市價決定之。無同樣市價者，依收寄時收寄地普通物價推算。是以收寄時與收寄地爲標準，核與民法規定正相背馳，此亦賠償與補償不同之點也。開羅國際郵政包裹協定第三十八條第三項，與國際郵政保險信函及箱匣協定第十八條第四項，與我郵政規程規定相同。

乙、最高金額之確定 按照損害賠償之原則，賠償額應相等於損害額，本不應有最高金額之限制。惟國家爲減輕郵政機關責任起見，對於郵件補償之金額，均有一定限度，此項限度，有直接以法律規定者，如德國郵政法損

害賠償章第八條：「對於表示價值之郵件（即保價郵件）按其所保價值賠償。」第九條：「未表示價值之包裹遺失毀損時，償其實際所受之損害，但全包裹每重一磅不得超過三馬克。」第十條：「掛號郵件有損失時，無論其寄件價值何如，給與四十馬克之賠償。」以上規定皆是。亦有不於郵政法內規定數額，僅賦權於行政機關自行制定者，如日本郵便法第三十三條第二項：「賠償金額以命令定之」之規定是。我國仿日本立法例，於郵政法內定明以郵政規程定之，而郵政規程則按郵件種類，分別有以下之規定。

第四七二條：國內互寄掛號郵件，或快遞挂号函件之補償金額，按照原寄件之價格定之，至多不得逾十元。往來國外之掛號函件，每件不得逾五十金佛郎。往來日本者，不得逾國幣十元。

第四七三條：國內互寄包裹之補償金額，每件重量在十公斤以下者，不得逾國幣五元；超過十公斤者，不得逾國幣十元。

往來國外之包裹，每件重量在一公斤以下者，不得逾十金佛郎；超過一公斤至五公斤者，不得逾二十五金佛郎；超過五公斤至十公斤者，不得逾四十金佛郎；超過十公斤至十五公斤者，不得逾五十五金佛郎；超過十五公斤至二十公斤者，不得逾七十金佛郎。

包裹全部或一部損失之實價，較少於前項列舉之補償金額者，應按實價補償之。其實價依包裹收寄時及收寄地之同樣市價決定之。無同樣市價者，依收寄時收寄地普通物價推算。

第四七六條：各類保價郵件，遇有遺失，被竊，或被毀損，依郵政法，或國際郵政協定之規定，得請求補償者，如

係全部，應按所保價值之全數補償，如係一部份，應就全數除去殘留部份之差額補償之。保價少於實價者，僅就其損失之數，按實價與保價之比例補償之。

前項差額價格之計算，適用第四百七十三條第三項末段之規定。

郵政規程內關於國際郵件之補償金額，係依據公約及協定之規定，故核與國際郵政公約第五十六條第一項，國際郵政包裹協定第三十八條第一項，及國際郵政保險信函及箱匣協定第十八條，均屬相符。至各國對於國內郵件之補償，雖其最高金額，不盡相同，但其立法原理則一。茲僅就情形最為繁複之包裹一項，將各國補償最高金額，表列如左，以示一斑，而資比較：

一、英吉利

賠款至多為二金鎊。

二、荷蘭

每公斤或其零數，不得逾十弗羅因（Florins）。

三、法蘭西

重至三公斤者，不得逾九十五佛郎；

重逾三公斤至五公斤者，一百四十佛郎；

重逾五公斤至十公斤者，二百三十五佛郎；

重逾十公斤至十五公斤者，二百八十佛郎；

重逾十五公斤至二十公斤者，三百五十佛郎。

## 五、日本

重逾三公斤至五公斤者，十皮阿斯脫。  
重逾五公斤至十公斤者，十六皮阿斯脫。  
普通包裹，概不賠償。

掛號包裹重至五百公分者，日幣一元六十錢；

重逾五百公分至一公斤者，日幣二元四十錢；

重量在公斤以上，每重一公斤，賠日幣一元四十錢。

按實際損壞，負擔責成。惟每重五百公分，不得逾三金馬克(Reichsmark)。

不論重量，每件賠償二十五立耳(Lire)。

每公斤至多賠償二十五瑞士佛郎。

每件賠償五羅布。

重至三公斤者，十五切令(Schillings)；

重逾三公斤至五公斤者，二十五切令；

重逾五公斤者，每公斤或其零數五切令。

十一、美利堅  
概不補償。

十二、坎拿大  
概不補償。

十一、美利堅

十二、坎拿大

九、蘇聯

十、奧大利

六、德意志

七、義大利

八、瑞士

丙、資費之返還 郵件既經遺失毀損，其已納之資費，寄件人得請求返還否乎？依郵政法第八條第二項末段，郵費交付後，除法令另有規定外，不得請求退還，是可得返還者，以有特殊規定者為限。郵政規程第四七八條規定，可得返還者如左：

保價郵件或普通包裹，全部損失，依法應予補償者，除國內保價函件之資費外，於給與補償金額時，並發還郵費。

代收貨價郵件，全部損失，依法應予補償者，並發還其代收貨價之資費。

保價費，關稅，暨其他各項費用，概不得向郵局請求發還，或補償。

可見資費之返還，就條件言，以全部損失，依法應予補償者為限。就種類言，以普通包裹，代收貨價郵件，及國際保價郵件為限。其已經明文規定之保價費，關稅，與其他費用，以及未經明文規定之各項資費，條文解釋，自不在可得返還之列。惟國際郵政公約第六十一條第三項：「凡不克註銷之關稅，及其他費用，亦應由負」遺失責成之郵政擔負。又國際郵政包裹協定第三十八條第四項末段：「凡包裹遇有人力難施情事，以致遺失或損壞，或內容完全被竊，而無賠償者，寄件人有將未利用之運輸，或未辦到事務之資費，收回之權。」是均與郵政規程第四七八條顯有牴觸，則在適用上將以何者為依據乎？按諸郵政法第三條：「關於各類郵件，或其事務，如國際郵政公約或協定有規定者，依其規定，但其規定如與本法相牴觸時，除國際郵件事務外，適用本法之規定。」是國際郵件，應以公約及協定為依據，而國內郵件，則仍以郵政規程為依據也。

## 第四節 請求權之時效

「補償而發生之請求權，爲數有三：即補償請求權，返還原件請求權，及返還墊款請求權。前二者爲寄件人或收件人與郵政機關間之關係，後一者爲國際郵政間相互之關係。斯三者，均有期間之限制，而第一種補償請求權，尤發生時效期間問題。茲先述之所謂時效者，因一定之期間，永續行使之其權利，或不行使其權利，而生權利得喪之法律事實也。此制肇始於羅馬，羅馬法分時效爲取得時效，與消滅時效兩種，後世法律宗之。本法所指之時效，專指消滅時效而言，即於一定期間，永續不行使其權利，而因致權利喪失之法律事實也。關於消滅時效之學說，歷來衆說雜陳，莫衷一是，就其主要者，約有次之數說：第一、自然法說：此說以權利因時效消滅，係基於法律之自然，即法律有時間性，其不因時間行使權利時，其權利自應歸於消滅也。此種主張，未將時效制度存在之理由說明，殊近空泛。第二、維持審判正確說：此說以時效制度之存在，在使長期間存在之事實，歸於劃一，以維審判上之效力，否則於同一事實，再起爭議時，苟無時效制度，則審判上將永無確定之期。此種主張，僅注重審判之確定，亦不足採。第三、權利人懈怠制裁說：此說以時效制度存在之根據，係對於權利人懈怠行使權利時所加之制裁，即所謂懲罰是也。惟懲罰係以不法行爲爲要件，權利人是否行使權利，純係權利人之自由，其不行使權利，並非不法，自不應施以懲罰，故此說亦有未合。第四、避免舉證困難說：此說謂某種事實，如經過長久之時間，則其證明資料，多屬湮沒，故法律特以時效爲證據之代用，而使永不行使權利者，喪失其權利，此說對於短期消滅時效，最爲合理，而郵政法之時效，基於

此說尤多。依民法一般規定，消滅時效成立之要件有三：1. 消滅時效須經過一定之期間；2. 消滅時效須繼續不行使；3. 消滅時效為一種法律事實。所謂法律事實者，指時效依法律規定而有引起私權變動之效力之謂也。郵政法第三十三條規定：「寄件人或收件人之補償請求權，因左列期間內不行使而消滅。」尋繹條文意旨，對於消滅時效三要件，均所備具，其為消滅時效可知。或有疑郵政法第三十三條之期間，為除斥期間，而非時效期間者，其意謂郵政法內無時效中斷或不完成之規定，第三十三條第二項雖定明「寄件人或收件人如於前項期間內，會向郵政機關聲請查詢該郵件者，以已經請求論。」所謂以已經請求論者，視為請求補償之謂，與時效之中斷或不完成有別，是此項期間似屬不變期間，應解釋為除斥期間，較為合理。余意此僅就作用上立言，斯二者在性質上，尚有根本區別之點：（1）在消滅時效，其權利係永久存續，並不包含時間之限制，故必因外部之原因，即時效之完成而消滅；反是在除斥期間，其權利自始即有存續期間之限制，故於期間屆滿時，其權利當然歸於消滅。蓋一則依內部之力，終其天年；一則依外部之力，奪其生命。第三十三條之期間，係因繼續不行使而致權利消滅，其原於外因可知。（2）消滅時效，非當事人援用，法院不得依職權以其為裁判之資料，反是，除斥期間，當事人縱不援用，法院亦得依職權以其為裁判之資料。第三十三條之期間屆滿後，郵政機關僅能據為拒絕補償之抗辯理由，非其權利之根本消滅，雖郵件補償，不適用民事訴訟程序，但參閱行政訴訟法第二十八條，凡為行政訴訟法未經規定之事項，準用民事訴訟法，當亦同受此項原則之拘束也。（3）已完成之消滅時效，其利益解釋上可以拋棄，反之，已屆滿之除斥期間，則其利益不許拋棄。蓋前者係屬財產權，縱許拋棄，亦於公益無礙；反是，後者如許拋棄，則不但有以私人

意思，延長其期間之流弊，且自理論言之，其權利既已因除斥期間屆滿而消滅如許拋棄，則與以私人意思創設權利無異，此爲法所不許。郵政機關如於第三十三條所定之期間屆滿後，事實上尙有案卷可稽，仍予補償，或爲獎勵某特種郵件起見，對於期間屆滿者，仍准寄件人或收件人聲請補償，則在解釋上其非法律所禁止，殆無疑義。且郵政上因郵件遺失毀損而生之補償請求權，與民法上關於物品運送，或旅客運送，因喪失損傷或遲延而生之賠償請求權，雖責任輕重各有不同，但其性質則一。民法上對於賠償請求權所定之期間，既爲消滅時效之一，則郵政法上補償請求權之期間，應解釋爲消滅時效也審矣。故予謂補償請求權之期間，係屬消滅時效，返還原件請求權之期間，係屬除斥期間，而返還墊款請求權之期間，則屬約定期間。關於後二者，當於本節末後述之。茲就本法規定，將消滅時效之期間，消滅時效之計算，與消滅時效之效力，分別述之：

## 一、消滅時效之期間

民法第六百二十三條規定：「關於物品或旅客之運送，如因喪失損傷或遲延而生之賠償請求權，自運送終了或應終了之時起，二年間不行使而消滅。」此民法對於一般運送營業言也。郵政法內對於郵件之運送，既有特殊規定，依特別法優於普通法之原則，自不適用民法規定。美國郵政法第二二三五條第三項第一款，又第一三八二條第五項，以及日本郵便法第三十八條第二款，均規定此項期間爲一年。我國以幅員廣闊，交通情形，遲遠不一，就邊遠省區及隣近省區，分別規定爲十二個月，及六個月兩種期間。凡寄件或收件地點，在陝西，甘肅，寧夏，青海，新疆，雲南，貴州，四川，西康，西藏，蒙古者，其期間爲十二個月；寄件或收件地點，在上述以外各省者，其期間爲六個月。然

此就國內郵件言也。至國際郵件依照郵政法第三條之規定，其期間應依國際公約或協定辦理，而依照各該公約或協定之規定，其期間應概為一年，無省區之別，此觀於左列各規定可知：

開羅國際郵政公約：

第五十三條第二項：凡查詢郵件，須自郵件交寄之次日起，一年以內聲請，郵局方允照辦。但逾此時期，各郵政如經其他郵政對於兩年以內交寄之郵件有所查詢者，亦應查復。

第五十七條：因左列情事而致遺失之掛號郵件，郵政概不擔負任何責成。

(丁) 在本公約第五十三條所規定之一年期限以內，寄件人未經聲請查詢者。

開羅國際郵政包裹協定：

第二十七條第二項：查詢事項，應由包裹交寄之翌日算起，一年以內辦理。

但逾此期限，各郵政對於其他郵政關於二年內所發寄之包裹，僅提出詢問情事者，仍應詳為查覆。

第三十九條：各郵政遇有左列情事之一者，即不擔負任何責成：

(庚) 如寄件人於本協定第二十七條第二項所規定一年期限以內，未曾聲請查詢者。

開羅國際郵政保險信函及箱匣協定：

第十九條：各郵政遇有左列情事，即不擔負任何責成：

(己) 在公約第五十三條規定之一年期限內，寄件人未經聲請查詢者。

## 二消滅時效之計算

消滅時效之計算云者，即消滅時效期間之計算方法，應以何時爲起點，何時爲終點，並如何推算之謂也。民法對於一般運送業之規定，係自運送終了或應終了之時起，郵政法上所規定之起點，亦甚簡單，就解釋上言，國內郵件應自交寄之日起，國際郵件應自交寄之次日起。惟所謂六月十二月，或一年之期間，究依何種方法計算，郵政法內未有規定。依照民法第一一九條規定：「法令審判或法律行爲所定之期日，及期間，除有特別訂定外，其計算依本章之規定。」是此項期間，應依民法計算，蓋可見矣。我國民法關於期間之計算，採有兩種方法：一爲自然計算法；一爲曆法計算法。自然計算法者，即依實際時間，以爲計算之方法也。即一日爲二十四小時，一月爲三十日，一年爲三百六十五日。如云：「自某日午後二時起一日，」即指至翌日午後二時爲止，滿二十四小時之時間而言。如云：「自某午後五時起一月，」即不問月之大小，指至第三十日午後五時爲止，滿三十日之時間而言。又如云：「自午後六時起一年，」即不問年之平閏，指至第三百六十五日午後六時爲止，滿三百六十五日之時間而言。自然計算法，古代羅馬行之，我民法僅對於月或年，非連續的期間，採自然計算法，即依民法第一二三條第二項規定：「月或年非連續計算者，每月爲三十日，每年爲三百六十五日。」所謂非連續的期間者，無須繼續經過之期間也。如云：「請假至三月以上，着卽免職，」此卽非連續期間，而以滿足九十日爲其期間之屆滿。此種方法，對於郵政法上之時效期間，不能適用。曆法計算法者，依國曆以爲計算之方法也。我國向用太陰曆，自民國成立以還，改用太陽曆，即國曆。在歐洲各國所用之曆法，其種類有二：一爲舊式曆，此曆爲 Julius Caesar 所制定，一稱 Julius 曆，蘇俄及

其他希臘教國採用之。一爲新式曆，此曆爲法王 Gregor 八世所制定，一稱 Gregor 曆，其他歐洲諸國採用之。我國現行之國曆，即 Gregor 曆。我民法關於月或年連續的期間，採曆法計算法。即依第一二三條第一項規定：「稱日或年者，依曆計算。」連續的期間者，須繼續經過之期間也。郵政法第三十三條所定之期間，即係指此種期間而言。所謂依曆計算，即一日非二十四小時之集合，乃地球迴轉一周之長度；所謂月，非三十日之集合，乃謂自月之一日以迄月之末日；所謂年，非三百六十五日之集合，乃地球迴轉太陽一週之長度，即謂自一月一日，以迄於十二月三十一日。月有大小，年有平閏，其中所包含之日數不等，悉依曆法定之。又以年月定期限者，其終止點亦有研究。在昔羅馬法期間之終止，因權利取得與權利喪失而不同，即關於權利之取得，以末日之屆至爲已足；關於權利之喪失，則以末日之終止爲必要。我民法第一二一條第一項規定：「以日，星期，月或年，定期限者，以期間末日之終止，爲期間之終止。」蓋不因權利之得喪，而有所區別也。於此有應注意者，期間之末日，如爲星期日，或休假日，則將爲期間之終止否乎？依我民法第一二二條規定：「於一定期日，或期間內，應爲意思表示，或給付者，其期日或其間之末日，爲星期日，紀念日，或其他休息日時，以其休息日之次日代之。」此亦爲計算時日所當留意耳。

### 三、消滅時效之效力

消滅時效之效力，固因消滅時效之完成而發生，但究發生何種之效力，即其效力之內容如何？則學者主張頗不一致。要而言之，有下列三種主義：（一）權利消滅主義：即消滅時效完成後，權利之本身，歸於消滅， Windscheid 主此說；（二）訴權消滅主義：即消滅時效完成後，訴訟上實行其權利之權能，即訴權，歸於消滅，權利之本身，依然無

恙。如依此說，則消滅時效完成後，成爲無訴權之權利，即所謂自然債務是。*Savigny* 氏主此說。(三)抗辯權發生主義，即消滅時效完成後，不但權利之本身，並不歸於消滅，即實行其權利之權能，即訴權，亦不歸於消滅，所發生者，惟債務人阻止債權人行使之抗辯權。*Certmann* 氏主此說。我民法採取何種主義，學者間亦見仁見智，各有觀點不同，然無論採自何說，對於私權所發生之變更結果，則一茲應注意者，即其效力之所及，不僅以主權利爲限，從權利亦與主權利同其命運。換言之，即從權利之發生，以主權利之發生爲前提，從權利之消滅，則因主權利之消滅而消滅。此在一般法理，是爲當然。從權利請求權與主權利請求權，自不外是我民法第一四六條規定：「主權利因時效消滅者，其效力及於從權利，但法律有特別規定者，不在此限。」郵政法所謂補償請求權之從權利，當指資費返還請求權而言。我郵政規程第四七八條規定：「保價郵件或普通包裹，全部損失，依法應予補償者，除國內保價函件之資費外，於給與補償金額時，並發還郵費。」又第二項云：「代收貨價郵件，全部損失，依法應予補償者，並發還其代收貨價之資費。」是郵費資費之發還，以補償金之給與爲前提。如補償請求權，已罹時效，則郵費資費之不得單獨請求返還，固當然之解釋也。

以上均就補償請求權之期間而言。茲再就返還原件請求權，及返還墊款請求權之期間，分別附帶述之：

一、返還原件請求權之期間　返還原件請求權之期間者，指寄件人或收件人得向郵政機關請求交付原寄件之期間也。此項權利之成立，以發見原寄件，及返還補償金爲要件，而行使此項權利之主體，雖不限於寄件人或收件人，但以受領補償金之一人爲限。日本郵便法第四十條規定：

郵政官署於賠償損害後，發見該已經賠償之郵件時，須通知賠款受領人，賠款受領人自受通知之日起，三個月內，得返還賠償金之一部或全部，請求交付該項郵件。我郵政法仿日本立法例，其第三十二條規定如左：

郵政機關於履行補償後，發見原寄件之全部或一部時，應通知受領補償者，受領補償者，得於收到通知之日起，三個月內退還補償金之全部或一部，請求交付該項發見之原寄件。

是日本郵便法與我郵政法所定返還原件請求權之期間，均為三個月，此項期間，與民法上之買回權期間相仿，應視為除斥期間，而與上述之消滅時效有別，蓋除斥期間者，法律對於某種權利所豫定之存續期間也，故一稱豫定期間，其權利自始即有存續期間之限制，一屆期間終了，權利即行消滅，與消滅時效之賴外因而消滅者，有異。除斥期間與消滅時效之區別，始於一八八〇年 Grawein 氏之學說，近來一般通說皆宗之。然學者間亦有否認其說者，如 Wendt, Hölder, Rosenberg 諸氏皆是。

二、返還墊款請求權之期間　返還墊款請求權之期間者，一稱追索權之期間。指原寄國郵政機關於補償寄件人後，向負責國家之郵政機關，請求返還墊款之期間也。此為國際郵政間相互之關係，與寄件人向郵政機關請求補償者，不相干涉，此項期間，大抵定為兩年，可於左列各規定見之：

開羅國際郵政公約第六十二條第三項：

原寄郵政可自通知遺失之日起，或按照第六十條第二節所載滿期之日起，限二年以內，向負責郵政，要求償

還代墊之賠款。

開羅國際郵政包裹協定第四十四條第三項：

原寄郵政可在遺失抽竊或損壞通告發出之日起，或按本協定第四十二條第二節規定期限已滿之日起二年以內，向負責郵政，索還代墊之賠款。

開羅國際郵政保險信函及箱匣協定第二十一條：

關於保險郵件賠款之付給，資費之發還，及付給之期限，以及向原寄郵政償還之辦法，公約第五十九第六十及第六十二條規定，均適用之。

上述期間，係國際間之協定期間，核與時效期間，及除斥期間，性質上均有不同。大要可區別如下：（1）時效期間與除斥期間，均依國內法律之規定，而協定期間，則依國際條約之規定；（2）時效期間與除斥期間，其結果均生私權上之喪變更，而協定期間之結果，則生國家權利之喪變更；（3）時效期間與除斥期間均可依法院力量，強制其履行，而協定期間之履行，則無法可以強制。公法學者每喻國際條約，猶如私人契約，謂私人彼此受契約之拘束者，以有國內法在，而國家彼此受條約之拘束者，亦有國際法在，如一八七一年英法德俄奧意土七國會於倫敦，作議定書曰：「條約一成，則非得相對國同意，不得解除義務，或變更條款。」是爲國際通則。又如一九一九年國際聯盟約法之緒言曰：「維持公道，及民族團體間，彼此待遇之際，恪遵條約之義務，」此均規定遵守國際條約之明文云云，殊不知條約之有拘束力，限於國家意思合致繼續之時，締約國之一方，中途如變更意思，則條約在事

實上，即歸無效。故國際郵政公約第十一條，對於援引公約協定，發生爭執時，雖有提付仲裁之規定，但其效力，終不能與時效期間，及除斥期間之得受法院強制執行者，所可相提並論也。

## 第五節 不服補償決定之救濟

### 一、以訴願為救濟方法之理由及其性質

寄件人或收件人對於郵政機關，關於補償之決定，如有不服，其救濟程序若何，各國法例不一。英美郵政法關於補償辦法，以郵政總局長為最後之決定，求償者不得聲明異議。譬如美國郵政法第一三八〇條規定，郵政總局長得制定關於補償之一切章則，其細則則由第三副局長定之。又一九三七年英國郵政章程第四一頁內稱，收寄之郵件，遇有遺失，損壞，延誤，未經投遞，或誤投情事，郵政總局長在法律上不負何項責任；且關於補償各問題之最後裁決，均應由其確定。德國郵政法第四章，為郵政及郵費詐欺之刑罰規定，第五章為郵政及郵費詐欺之刑罰處分，凡刑罰之裁判決定，完全由郵局為之，第准其訴於上級郵政機關而已。至賠償一項，並無准其異議之明文。反是，惟日本對於不服賠償之決定者，許其提起民事訴訟。日本郵便法第三十九條曰：「對於郵政官署之損害賠償，或報酬之決定，有不服者，自受通知之日起，三個月以內，得提起民事訴訟。」我舊日郵政章程採英美法例，明定郵政總辦有最後裁決之權，我郵政法斟酌各國立法例，採取折衷辦法，定訴願為不服決定之救濟程序。其第三十四條規定：

寄件人或收件人，對於郵政機關補償之決定，如有不服，得依法提起訴願。

何謂訴願？有廣狹兩種意義。廣義之訴願，凡因行政作用致受不當之損害者，對於爲該作用之官署，或其上級官署，請求除去其損害之出願皆是也。此所謂除去其損害者，或因行政處分之違法，或不當，而請求取消或變更其處分，或因應爲之行政處分，行政官署不肯實施，而請求其爲相當之處分，又或對於事實上之作用，而請求其廢止或變更等，皆包含於其中。故凡訴願必爲對於已往之行政上之加害原因，而要求其救濟之一種程序，非徒陳述將來之希望而已。此其與請願不同之要點也。此種廣義之訴願，除法令特別禁止，或限制者外，屬於各人當然之自由，初不待法律之承認，而始有出願於官署之權利也。蓋一切行政處分，以原則言，上級官署，苟認爲違法，或不當，固有隨時令其取消或變更之權，即原爲該處分之官署，縱不能溯及既往，而爲根本上之取消，然要無不可廢止於將來。事實上之作用之廢除或變更亦然。凡此官署，依其一己之職權，當然可爲之事，既不必以人民之訴願爲條件，人民之訴願，不過引起官署之注意而已，初無法律上之效力也。惟其無法律上之效力，故官署對於此等訴願，其受理與否，一出於一己之自由意思，訴願者不惟無請求其再審查之權利，並請求其受理之權利而亦無之。惟現今法律上之所謂訴願，其意義初不若是其廣泛，係專指認爲人民之權利之訴願而言耳。學者間稱爲正式之訴願，而名廣義之訴願，爲單純之訴願。此種正式之訴願，官署負有必須受理，而再行審查之義務，再審查之結果，若認其處分爲違法，或不當時，更負有取消或變更之義務。而訴願人則有要求官署爲適當決定之權利。正式之訴願，不僅對於官署有促進其行使當然之職權，更可使官署之並無當然取消或變更之職權者，因訴願之提起，始發生得以取消或變

更之效力。故現今法律上所謂訴願之意義，可簡約言之曰：訴願者，人民對於行政官署請求其為行政處分之再審查之一種程序，官署於此負有應行決定之法律上之拘束者也。

## 二、訴願提起之要件

訴願之提起，足以發生法律上之效力，既如前款所述，故非法律認許其權利者，不得提起，且其提起也，又須備一定之要件。此要件可大別之為二：

### 第一 實質上要件

一、訴願事件 關於此點，我現行訴願法，與行政訴訟法相同，採用概括主義。其第一條規定：

人民因中央或地方官署之違法，或不當處分，致損害其權利或利益者，得提起訴願。

依此凡行政處分，無論其為違法或不當，皆可以為訴願之目的固已，惟於此有一問題焉，即行政上之不行爲是已。例如關於補償之聲請，郵政機關既不為之核准，亦不為之駁回，當此之際，謂為損害利益則可，謂為處分則不可，其果得以訴願否乎？就解釋言，似應准予訴願，方能貫澈救濟之本旨，惟郵政法第三十四條以不服補償決定為提起訴願之先決條件，是在未有決定之先，自無提起訴願之可能，特因此呈訴於郵政機關，自非所禁耳。

二、有訴願權之人 訴願之原因，雖在於處分之違法或不當，然必以損害權利或利益為條件可知。訴願權屬於何人之問題，要在因此處分而受權利或利益損害之人。換言之，應為受補償決定之寄件人或收件人。第三人縱因此項決定，間接受有損失，依法無提起訴願之權。惟有訴願權者，亦非以一人為限，依訴願法第五條第三項，多數

人亦可共同訴願，但須由訴願人中選出三人以下之代表人，並提出代表委任書，以資證明，始可受理耳。

三、受理訴願之官署  
訴願法第二條，關於縣市省政府及中央各部會之訴願管轄，採列舉主義。大要訴願之提起，應於原爲處分之行政官署之直接上級官署行之，已訴願後不服其決定者，得向原決定行政官署之直接上級行政官署提起再訴願。其第三條規定云：「人民對於前條以外之中央或地方官署，提起訴願時，應按其管轄等級，比照前條之規定爲之。」可見不服郵政管理局之補償決定者，應向郵政總局提起訴願，如不服其決定，向交通部提起再訴願。倘使不服郵政總局之補償決定者，則應以交通部爲訴願機關，以行政院爲再訴願之機關。

四、決定訴願之官署  
凡受理訴願之官署，當然爲決定訴願之官署，固亦無煩深論，此所謂決定訴願之官署，乃指最終決定之訴願而言也。十九年三月二十四日公布之訴願法，其第四條規定，原有不當處分與違法處分之分，不服不當處分者，以再訴願之決定，爲最終之決定，不服違法處分者，經再訴願之決定後，得依法提起行政訴訟。及二十六年一月八日修正訴願法公布，該條業已刪除，不獨無不當與違法之分，其是否得提起行政訴訟，訴願法內亦無明文規定。是向郵政機關所提起之訴願，其將以再訴願之決定，爲最終決定乎？抑以行政訴訟之判決，爲最終決定乎？學者間向有兩說：一說郵政法第三十四條，僅有提起訴願之規定，未言行政訴訟，無論不當或違法處分均應以再訴願之決定，爲最終決定。一人民因中央或地方官署之違法處分，致損害其權利，經依訴願法提起再訴願而不服其決定，或提起再訴願逾一個月不爲決定者，得向行政法院提起行政訴訟，此爲行政訴訟法第一條所明定，可見行政訴訟，乃不服訴願決定之上訴審，二者同爲行政救濟程序之一，法律上既明定得提起訴願，在解

釋上自應認爲有提起行政訴訟之權。兩說各有所是，未可偏廢。惟予意郵政法既僅曰得提起訴願，而不曰得爲行政救濟，則專指訴願可知。是關於郵務補償之決定，不論其不當與違法，似應統以再訴願之決定爲最終決定也。

## 第二 形式上之要件

一、訴願書狀：依訴願法第五條規定，訴願應具訴願書，載明左列事項，由訴願人署名：

- 一、訴願人之姓名，年齡，性別，籍貫，職業，住所，如係法人，其名稱，及代表人之姓名，年齡，性別；
- 二、原處分或決定之官署；

三、訴願之事實及理由；

四、證據；

五、受理訴願之官署；

六年月日。

有證據文件者，應添具繕本，再訴願者，並應附錄原訴願書原決定書，多數人共同訴願時，應由訴願人選出三人以下之代表人，並提出代表委任書。又依第六條規定，訴願人於訴願書外，應同時繕具訴願書副本，送於原處分或決定之官署。此項官署應自收到訴願書副本之次日起，十日內附具答辯書，並將必要之關係文件，送於受理訴願之官署，但原處分官署，認訴願爲有理由者，得自行撤消原處分，並呈報受理訴願之官署。

二、訴願提起之期限 郵政法對於訴願提起之期限，未有規定，依特別法無規定，適用普通法之原則，應受訴願法

之拘束，訴願法第四條規定，訴願自官署之處分書或決定書達到之次日起，三十日內提起之。訴願人不在訴願官署所在地住居者，計算此項期限，應扣除其在途期間。如因事變或故障，致逾期限者，得向受理訴願之官署，聲明理由，請求許可，如期限之末日為星期日紀念日或其他休息日者，亦不算入。

### 三、訴願之審查及決定

訴願之決定，其程序與行政訴訟不同。行政訴訟以對審主義為原則，訴願則以書狀審查為原則。受理訴願之行政官署，認為必要時，雖得令其為言詞辯論，然此非法律上之必要，係屬於官署之自由裁量而已。在行政訴訟，原告對於被告之答辯書，尚得為互相之答辯，訴願則訴願人除聲明不服之理由外，原為處分官署所提出之答辯書，微特無辯論機會，且無從知悉其內容，此均其不同之點也。又訴願之提起，不妨及行政處分之效力，亦為訴願法所明定。訴願法第十條曰：「訴願未決定前，原處分不失其效力。但受理訴願之官署，得因必要情形停止其執行。」蓋行政行為，既經實施之後，均當推定其為適法與適當，不能僅因提起訴願之故，即將此種推定，完全推翻，故不論有無提起訴願，其處分均完全發生效力，依其處分被命以義務者，須履行其義務，否則行政官署，仍可強制執行也。關於訴願之決定，其內容可分為三種：

- 一、駁回：訴願書經受理之行政官署審查，認為不應受理時，得附理由駁回之。但訴願書僅違法定程式者，應發交訴願人令其更正。駁回亦決定之一種，故於其駁回有不服時，仍得向該駁回官署之直接上級官署，提起再訴願。
- 二、維持原處分或原決定者：於此原處分或原決定之效力無何增損，與未經提起訴願者相同。

三、取消或變更原處分或原決定者 此必以原處分或原決定之不當或不法為要件，其方式有四：1.單純取消原處分者；2.與取消同時，而令原處分之下級官署更為適當之處分者；3.取消原處分之後，由受理訴願之上級官署代為決定之者；4.上級官署之新處分，有令原處分之下級官署受執行之拘束。但將來如因事情變更，對於同一事件，須另為處分時，則下級官署不妨另為新處分耳。

決定之內容，不問其為何若，要皆須具決定書。依訴願法第九條之規定，訴願決定書應載明左列事項：

一、訴願人姓名，年齡，性別，籍貫，職業，住所，如係法人，其名稱，及代表人之姓名，年齡，性別；

二、主文事實及理由；

三、決定官署之長官署名蓋印；

四年月日。

此項決定書，應作成正本，送達訴願人，及原處分官署，蓋訴願之決定，有拘束原處分，或原決定官署之效力，故必須分別送達也。

## 附 錄

吾人對於郵政法應有的認識

——廿六年一月在南京中央廣播電臺演講稿載交通雜誌第五卷第二期——

我國新式郵政，從開辦到現在，已有四十年的長久歷史，可是在這四十年間，郵政法還是第一次的產物。郵政上的一切事務，向係仿照英美成例辦理，從未頒佈任何具體法規。民國十年間，華府會議席上，中國有收回客郵運動，那時北京政府爲粉飾國際觀瞻起見，纔仿照日本立法例，頒佈郵政條例。國民政府成立以後，還是暫准沿用。自頒布到現在，又經過十六年的長時間了。法律是不能離開時代背景的，因爲時間的變遷，已漸次消失牠的重要性，牠的內容，和現行法令，與社會需要，已有好多地方不能適合了。因此國民政府於二十四年七月五日，公布郵政法，二十五年十月底，又通令自當年十一月一日起施行。

吾人須知郵政是公用事業，對於社會上每一個人都要發生關係，郵政法是郵政的基本法，可以說郵政法的本身，就是關係大衆的法律。牠的內容怎樣，是很值得我們注意的。茲以時間關係，姑且把郵政法的內容，撮要介紹一下。至於學理上的研究，容於他日另文詳論。郵政法的條文，共計有五十條，就各條性質分析起來，大概可分作四點：第一，是關於郵政國營的規定，就是郵政由國家經營；第二，是關於郵件保障的規定，就是如何使交寄的郵件，安全到底到達收件人的手裏；第三，是關於郵件運輸的規定，就是如何達到迅速穩妥的目的；第四，是關於損害補償的

規定，就是郵件遇有遺失毀損的時候，國家用一種什麼方法去救濟。現在姑就這四點，約略說明一下：

### 一、關於郵件國營的規定

郵政法第一條規定：「郵政爲國營事業，由交通部掌管之。」第二條規定：「交通部爲經營郵政事業，設置郵政機關，其組織另以法律定之。」這是仿照各國的立法例規定的。多數國家有規定在憲法裏的，可見各國對於國營原則的重視。不過郵政爲什麼要國營呢？我現在借狄驥教授幾句話來解釋它。狄驥教授是現代社會法學派的泰斗，他曾說過：「凡是偏佈於全國的偉大組織，需要大多數人士合作，方能滿足人類最低限度的慾望。最重要的如郵政，鐵路，均是需要大規模的機關管理的。倘使這種機關的活動停止片刻，其結果必生重大混亂，社會生命的本身，也就歸於淪亡。」我們從這幾句話，可就想到郵政國營的重要了。

我們知道，現在立法趨勢和從前根本不同。從前政府，以治人爲主，其目的在怎樣維持公共秩序；現代政府，以治事爲主，其目的在怎樣利用國家力量，去滿足人民共通的慾望。所以法律內容，不但要規定什麼是人民不應該做的，還須要規定什麼是政府應該做的。郵政法的第一條，就是確定政府任務的一種規定。郵政法既然規定郵政由國家經營，那麼爲貫澈國營的政策起見，就不能容許私人經營。同時也就不能不規定郵政事務的範圍。郵政法第四條分郵件爲十類：就是信函，明信片，新聞紙，書籍，印刷物，書者文件，商務傳單，貨樣，及掛號郵件，平快郵件，以及快遞掛號郵件等，共計十類。此外在第五條又規定，郵政機關得經營匯兌，儲金，簡易人壽保險，和交通不便地方的旅客運輸事務，這許多事務，雖是都在國營範圍之內，但並不都是禁止私人經營的。譬如新聞紙書籍的遞送，以及

旅客的運送，本是運輸機關的業務；匯兌儲金本是銀行的業務；那能禁止私人經營呢？依照郵政法第七條規定：絕對禁止私人經營的，是信函明信片掛號郵件平快郵件和快遞掛號郵件。不過運送機關和經營運送業的人，附送與貨物有關的通知，是不加禁止的。其餘就一概禁止。如果違反這種規定，國家就要處以一千圓以下的罰金，還要就各該郵件，科罰郵資。倘使郵政機關發覺有私運的行爲，也得派員搜查，或是扣留，並得請求當地法院，或是警察官署，或是地方行政長官，把私運郵件的人，羈押起來，所以從前的民信局，或是專門送信的人，尚是正當營業，現在卻都是犯法的行爲了。這許多規定，雖是保障國營事業，同時也就是保障人民通信的安全。

此外在國營政策上連帶產生的，就是關於鞏固郵政信用的規定。譬如郵政法第三十七條規定：「冒用郵政專用物，或其旗幟標誌的，要處五百元以下的罰金。」第三十八條規定：「未經郵政機關許可，販賣郵票明信片或特製郵簡的，要處五十元以下的罰金。」如其是偽造或變造郵票那一類事件，那處刑格外的重了。我國刑法上關於郵票的犯罪，大約可分為六項：（一）偽造郵票；（二）變造郵票；（三）行使偽造變造郵票；（四）收集或交付偽造變造郵票；（五）塗抹郵票上的註銷符號；（六）製造交付，或受授偽造變造郵票所用的器械原料。這些在刑法上，都處罰很重，最重的可處到五年的徒刑。郵政法把犯罪的範圍，格外推廣，凡是偽造變造明信片，特製郵簡，郵政認知證，國際回信郵票券，郵政匯票，匯兌印紙，郵政支票，郵政劃條，郵政儲金簿，或是郵資已付的戳記，都和郵票一樣的辦罪。還有一般最易忽略的，就是在郵票或郵票印花上，塗用膠水，或油漿，希圖連續使用，這也是犯罪的。我們既明瞭郵政國營的重要，就不能不有這些制裁的規定，直接是保護郵政機關，可是間接還是保護我們自己。

## 二、關於郵件保障的規定

這一節又可分作四點來說：就是資費的保障，交寄的保障，投遞的保障，和書信祕密的保障。郵政既是規定由國家經營，尤其是信函明信片絕對的禁止私人經營，政府具有獨占地位，那麼郵費的高低，是很關重要的。郵政機關規定的郵資，是不是適合人民經濟負擔的能力，很有注意的價值，如果郵政機關可以任意的提高郵費，那些經濟能力薄弱的人，就無力通信，也就不會剝奪他們通信的自由權利，所以此次制定的郵政法，採取資費法定主義，某種郵件，收費幾何，都用法律來規定，交通部祇能呈准行政院減低資費，可是不能提高，如要提高，非經過立法程序不可，從此民衆方面，可以得到一重保障。

民衆既然在資費上得到保障，那麼第二步就得謀交寄上的保障。郵政機關對於民衆交寄之郵件，倘使可以隨便的接收或拒絕，則民衆依然不能行使通信自由的權利，所以郵政法規定，郵政機關非依法令，不能拒絕郵件之接受及遞送，郵政人員如無正當理由，拒絕寄件人交寄之郵件，或匯款人交匯之款項，或故意延擱郵件或匯款，都要處以五百元以下的罰金。不過郵政機關也不是對於任何郵件，都不能拒絕收寄，如果交寄的是禁寄物品，或交寄手續不合，還是可以拒絕的。所謂禁寄品，與法律上的違禁品，也有範圍廣狹的不同。大概普通法律上所認為違禁品的，都是禁寄品，不過有許多禁寄品，未必就是違禁品，凡是物品性質，足以污損郵件，或傷害郵務人員，以及爆裂引火的危險物品，均在禁寄之列。這些種類，在郵政規程裏都有明文規定的。

我現在再講郵件的投遞，投遞郵件，是完成傳遞使命的手段，也就是郵政機關的最終任務。各國立法，不盡相

同。大概可分爲三種主義：有採認人主義：就是郵政機關，按郵件封面所寫的收件人去投遞，這在事實上，不免困難，因爲信差不能認識所有的市民。有採認地主義的：就是郵政機關，僅按封面上所寫的地址去投遞，不問是否本人，這有時也常有發生錯誤的可能。我國郵政法是採取折衷主義的，以認地爲原則，必要時，兼採認人主義。所以第二條規定：「各類郵件，除法令另有規定外，應按其表面所書收件人之地址投遞之。」次條規定，如收件人有二人以上，得向其中任何一人投遞，但是在發生爭議的時候，如果已經提起訴訟，向郵政機關聲明後，可以依照確定判決，或訴訟結果去投遞，這就是兼採認人主義的。第十四條規定：「郵政機關欲確知收件人之真僞，得使其爲必要之證明，」這也是兼採認人主義的結果。還有郵件遇到無法投遞的時候，法律上定明要退還寄件人，無法投遞或無法退還的時候，都要郵政機關公告，經過相當公告時期，無人領取，纔得由交通部指定之郵政機關去處分，可見在投遞上，已經得到幾重的保障了。

不過郵件在交寄以後，投遞以前，還有一個重大問題，就是書信祕密的問題。人民有書信祕密的自由，這是各國憲法上有一致的規定的。我國約法上也有同樣規定。所以對於妨害祕密的，不能不有一種制裁的方法。我國刑法第三百十六條對於無故開拆或隱匿他人的封緘信函，或封緘文書的，本有處罰規定，郵政法把處罪的範圍擴大，就是開拆或隱匿其他各類的郵件，也是同樣處罪，要是誤收他人郵件，故意不繳還，也要處罪的。此外對於郵政人員，又特別加重他們的責任，第二十三條規定：「郵政人員因職務知悉他人情形，均應嚴守祕密。」第二十四條規定：「郵政人員不得開拆他人郵件。」同時在刑法上把他們的罪責也特別加重，不過法令上可以拆驗的郵件，

當然不在書信祕密的範圍。

### 三、關於郵件運輸的規定

研究運輸學的人，都知道運輸上有三大原則：第一低廉，第二迅速，第三安全。茲先說第一原則——郵政專由國家經營，是謀一般人民交通上便利的，不以營利為目的，一切郵費，都是極其低廉，尤其郵政法採取資費法定主義以後，郵費更是不易提高。可是郵政機關是採取自給政策的，國庫向無補助，為謀郵費的低廉起見，就不能不先謀得運輸費用的低廉，以減輕郵政機關的負擔。——減輕郵政機關的負擔，就是間接減輕人民負擔，所以郵政法一面規定運輸機關有免費運送郵件的義務，一面免除郵政機關的一切捐稅。郵政法第十五條規定：「凡以運送為業之鐵路，長途汽車，船舶，航空機，均負載運郵件及其處理人員之責。」又於第二項規定：「前項載運除航空機外，均為無償。」但為兼顧運送業者的利益起見，得由交通部給付津貼，對於民營運送業，還可採會商辦法，決定津貼的多寡。可是會商不諧，仍然由交通部核定，那是在交通統制政策上，所不可少的。因此運送機關，在郵政法上負有兩種責任：第一，是要常備足以容納郵件及其處理人員的車輛或地位，並且要妥籌保管郵件的方法；第二，要於開行前將交運郵件逐件接收，到達後向交運時所指定之郵政機關，逐件點交。運送機關若是沒有正當事由，而拒絕代運郵件，或是遺失郵件，或故意把郵件延誤，在郵政法上都處罰很重的。至於免除捐稅一層，各國法例，大致相同。郵政法內也有明文規定。依照郵政法第十八條，郵政公用物，和郵政機關的業務單據，是免納中央及地方一切捐稅的，並且郵件在航運中，也不分擔海損。譬如在海運中，為避免危險，拋棄載運物品所發生的一切損失，依照海

商法，原應由各所有人共同分擔，可是郵政機關對於郵件的運輸，是不負分擔義務的。這些都是國家減輕郵政機關負擔，以達到郵費低廉的目的。

現在再說運輸上第二原則——就是迅速的原則。中國幅員很大，交通狀況各地不同，在交通發達的地方，郵件運輸，當然利用最新式的工具，如航空機，或是鐵路輪船，在交通較為閉塞的地方，大都還要利用牲畜或人力。據郵政統計所載，利用人力運輸的郵路，比較其他任何郵路大，所以能否自由通行，在運輸迅速上，很關重要。因此郵政法第十九條規定：「執行業務中之郵政人員，遞送中的郵件，和郵政公用物，在經過道路橋樑關津的時候，以及其他交通路線上，都有優先通行權，並且免納通行捐稅，遇有城垣的地方，如城門已閉，也得隨時請求開放，因為不如此，郵件就要發生許多不必要的延誤。」

現在再講第三個安全的原則——郵件安全，比任何事體重要，不但各國國內法律，都有特別規定，國際間也是如此。即使在國際戰爭的時候，郵件依然是不可侵犯的。譬如就一九〇七年海戰時制限捕獲權條約來說，它第一條就規定：「凡中立者與交戰者之郵政書信，不論其為公家文件，為私人文件，當其在公海上敵船及中立船中發見時，統為不可侵。」「若該船隻被拿捕時，該拿捕者應從速將書件郵送。」又第二條規定：「郵船除絕對的必要外，不應加以檢查，即檢查亦應出以寬大迅速。」我國二十一年公布的海上捕獲條例，也有明文規定，被拿捕船舶中之郵件，應設法寄達，可見郵件安全的重要，所以郵政法第十七條規定：「郵件，郵政資產，郵政款項，及郵政公用，非依法律，不得檢查，徵收，或扣押。雖是政府為防止違禁及漏稅物品，或法院搜查罪證，理得扣留檢查，不過須

要法律上的根據纔行。郵政法上不但有消極保護的規定，還有積極保護的規定。國家行政軍事各機關，以及公務人員對於郵政事務均負有維持保護的責任。郵政法第二十一條規定：「檢察官，行政人員，及其他軍警人員，於郵政事務有被侵害之危險時，依郵政機關或其服務人員之請求，應迅為防止，或為救護之措置。」這就是一種積極規定。以上所引，關於運輸上的各條條文，綜括起來說，無非用來達到低廉，迅速，和安全三種目的。

#### 四、關於損害補償的規定

郵件交付郵政機關以後，在郵政機關經營期內，如有損失情事，郵政機關是應負補償責任的。不過在這裏，各位應該辨別的，就是補償責任，與一般法律上的賠償責任不同。賠償責任是適用民法的規定，損害若干，就應賠償若干，補償責任，那就不同了。大都較賠償責任為輕。郵件補償的金額和方法，依郵政法之規定，是用郵政規程來定的。譬如掛號或快遞掛號郵件，每件補償至多不得過國幣十元，包裹每件重十公斤以內的，補償不逾五元，十公斤以外的，每件不逾十元，究竟實際損害，是否超過補償數額，那是不問的。這種立法，實在因為郵政事業，關係國際交通，各種郵件，取資極廉，並且收寄繁冗，注意難周，對於遺失毀損不能負擔重責，尤以我國疆域過大，交通不便，更有減輕責任的必要，所以郵政法仍依向來辦法，參以各國先例，規定補償責任，並用郵政規程來規定，不用法律規定，俾有伸縮的餘地。不過誰是請求補償的主體，補償的要件怎樣，補償責任的範圍怎樣，請求權的時效怎樣，以及不服補償決定的救濟怎樣，這都是值得我們研究的。

講到請求補償的主體問題，就得先問郵件交付郵局以後，其所有權誰屬？我國郵政法在郵件投遞以前，是認

爲寄件人所有的，祇有寄件人得向郵政機關請求補償。假使求償權由收件人行使，須得備具兩種條件之一：（一）收件人提出證據，證明已由寄件人授與求償權；（二）是收件人已收受毀損被竊所餘的部份，而聲明保留他一部分的求償權。除此之外，收件人是不能向郵政機關請求補償的。

不過寄件人雖有請求補償的權利，可是權利的構成，須備具相當的要件。概括起來說，可分積極要件，和消極要件兩種。積極要件有二：一是各類掛號郵件，及快遞掛號郵件，遺失，或被竊的時候，纔有求償的權利；二是保價郵件，或包裹，全部或一部遺失，或被竊，或被毀損的時候，也有求償權利。他如掛號，或快遞掛號郵件，一部分遺失，或是毀損，也是不能求償的。縱使備具上面兩種積極要件，倘是不能符合消極要件，還是不行。消極要件有四：（一）因寄件的性質或瑕疵致損失的，不得請求補償；（二）因天災事變，或其他不可抗力致損失的，也不得請求補償。不過保價郵件，除國際戰爭以外，雖是天災事變，或不可抗力，仍可請求補償，因爲保價郵件，顧名思義，有保證價格的意思，當然要加重郵政機關的責任，不能與普通郵件相提並論；（三）在外國境內損失，依該國之法令，不負補償責任的，也不得請求補償；這是國際間相互的責任問題，一切均須依照互惠平等的國際公約或是國際協定去辦理；中國的郵政機關，當然不便代人負責；（四）寄件係違禁物，或違反郵政規程致損失的，這是因爲寄件人自己的不法行爲，或是過失行爲造成的，郵政機關當然是不負補償責任的。可見求償權利構成，必定要顧及到消極和積極兩方面的要件纔行。

至於補償責任的範圍，也不是漫無限制的。郵政法上對於什麼爲毀損，什麼爲損失，都有精確的定義。郵政法

第三十條規定：「郵件遞交收件人，或退還寄件人時，如封面無破裂痕迹，重量亦未減少者，不得以毀損論；重量雖減少，其原因由於該物件之性質者，亦同。」第二項規定：「郵件遞交收件人，或退還寄件人時，如已因時間關係，或市價變動，而消失其一部或全部價值者，不得以損失論。」

此外還要注意時效的問題，倘使行使求償權過了一定的期間，也還是無效的。依照郵政法第三十三條規定，普通自郵件交寄之日起，以六個月為限，不過寄件或收件地點，如在陝西，甘肅，寧夏，青海，新疆，雲南，貴州，四川，西康，西藏，蒙古等地，有效期間，可以延長到十二個月。假使寄件人或收件人，對於郵政機關補償決定，如有不服，那是可以依法提起訴願的。

以上對於郵政法的內容，已經約略加以介紹。最後可就郵政法的全部條文，作一概括的檢討。郵政法雖不是一部盡善盡美的法律，可是有兩點是很值得贊許的：第一，就歷史的演進來說，郵政法是進步的法律，比較郵政條例的內容，要充實得多，完備得多；第二，就立法精神來說，郵政法是以社會為本位的法律，處處站在民衆立場，為民衆謀利益，譬如郵件資費採取法定主義，郵件的運輸，以無償為原則，這都是就整個的社會利益，做出發點，而不是單純以政府的某一機關，或某一團體為出發點的，我認為這兩點，都值得我們留意的。

郵政法 二十四年七月五日國民政府公布二十五年十一月一日施行

第一條 郵政為國營事業，由交通部掌管之。

## 第二條 交通部爲經營郵政業務，設置郵政機關，其組織另以法律定之。

第三條 關於各類郵件或其事務，如國際郵政公約或協定有規定者，依其規定。但其規定如與本法相抵觸時，除

國際郵件事務外，適用本法之規定。

第四條 郵件之種類及資費，依左列之規定。但交通部得呈准行政院，減低其資費。

郵件種類			計	費	標	準	資	國	資	
類三 紙 (包總)	類二 聞 (包總)	類一 新 (常平)	類二 第 片信明	類一 第 函信	每起重二十公分或其畸零之數	每續加二十公分或其畸零之數	一分	二分	二分半	五分
每份每重一百公分或其畸零之數	每束一張或數張，按每次交寄總量計算	每束一張或數張	雙（即附有回片者）	單	每續加二十公分或其畸零之數	每續加二十公分或其畸零之數	一分	二分	二分半	五分
按半 六折收 費	每 百公 分	半 每 百公 分	半 每 百公 分	半 每 五十公 分	半 每 五十公 分	半 每 五十公 分	一分	二分	二分半	五分
一盤										

類七 第		類六 第		類五 第		類四 第	
貨 樣 類	商 務 傳 單	文件 樣 之 件	或 凸 出 字 樣	印 有 點 痕	所 用 者	類等契易貨物刷印籍書	重不逾一百公分
逾三百五十至五百公分(重至此數為限)	逾一百五十至二百五十公分	逾五十張或五十張以內	逾一百至二百五十公分	逾一百至二百五十公分	逾一百至二百五十公分	逾二公斤至三公斤(此項重量祇適用於單本寄遞之書籍)	半分
六分	四分	一分	二分	五分	一角	七分半	一角五分
一角五分	一角零半分	三分	七分半	二角	二角五分	七分半	一角二分半
				七分半	四分	四分	半分
				一角五分	二分	二分	二分半
				七分半	一分	一分	一分
				二角五分	五分	五分	五分
				一角	四分	四分	一角
				七分半	二分	二分	二分
				一角	一分	一分	一分
				五分	一角	一角	一角
				五分另加印刷費	七分半	七分半	七分半

類第 九第 快遞掛號郵件	每件除普通資費外另加	八分
類第 十第 平快郵件	同上	五分
類第 一角二分	一角二分	五分
類第 一角二分	一角二分	八分

前項以外之郵件，其種類及資費，由交通部擬訂，呈請行政院核定之。

第五條 郵政機關，除遞送前條郵件外，依法律之規定，得經營左列事務：

一、匯兌；

二、儲金；

三、簡易人壽保險；

四、在交通不便之地方，爲遞送郵件而兼營之旅客運送。

第六條 關於前兩條郵政事務之處理規則，由交通部擬定，呈請行政院核定之。

第七條 無論何人，不得以遞送第一類、第二類、第八類、第九類、及第十類郵件爲營業。

運送機關或運送業者，附送與貨物有關之通知，不受前項之限制。

第八條 郵費之交付，以郵票、明信片、特製郵筒，或證明郵資已付之戳記，表示之。

郵票、明信片、及特製郵筒，由交通部擬定式樣，及價格，呈請行政院核定，由郵政機關發行。

郵費交付後，除法令另有規定外，不得請求退還。

第九條 已污損之郵票，失其效力。明信片及特製郵簡上表示價格之花紋有污損時，亦同。

第十條 郵政機關得呈請交通部轉呈行政院核准，將其發行之郵票廢止之。但應於一個月前公告，並停止其售賣。

持有前項廢止之郵票者，自廢止之日起，在六個月內得向郵政機關換取新票。

第十一條 郵政機關非依法令，不得拒絕郵件之接受及遞送，但禁寄物品，不在此限。

禁寄物品之種類，及其處分方法，於郵政規程中定之。

第十二條 各類郵件，除法令另有規定外，應按其表面所書收件人之地址投遞之。無法投遞時，應退還寄件人。

無法投遞，或無法退還之郵件，應由郵政機關公告之。經過相當時期，無人領取時，得由交通部指定之郵政機關處分之。

前項公告之期間，與公告及處分之方法，於郵政規程中定之。

第十三條 各類郵件之收件人有二人或二人以上時，得向其中任何一人投遞之。

前項郵件在未投寄前，收件人間發生爭議，向郵政機關聲明，對於其郵件之收受，已提起訴訟時，應依確定之判決，或訴訟結果投遞之。

第十四條 郵政機關欲確知收件人之真偽，得使其為必要之證明。

第十五條 凡以運送爲業之鐵路、長途汽車、船舶、航空機，均負載運郵件，及其處理人員之責。

前項載運，除航空機外，均爲無償。但得由交通部給付津貼。對於民營運送業津貼之給付，並得採會商辦法。會商不諧時，由交通部核定之。

第十六條 依前條之規定，有代運郵件之責者，應負左列之責任：

一、應常備足容郵件及其處理人員之車輛或地位，並應妥籌保管郵件之方法；

二、應於開行前，將交運郵件逐件接收，到達後向交通部所指定之郵政機關逐件點交。

遇有特殊情形時，內河較小之船舶，長途汽車、或航空機，得免載處理人員。

第十七條 郵件、郵政資產、郵政款項、及郵政公用物，非依法律，不得檢查，徵收，或扣押。

前項郵政公用物，謂專供郵政使用之車、船、航空機、牲畜器具、建築物及土地。

第十八條 郵政公用物及郵政機關之業務單據，除稅法另有規定外，免納中央及地方一切稅捐。但非關於郵政專用之產業，不得免稅。

郵件在航運發生海難時，不分擔共同海損。

第十九條 執行業務中之郵政人員，暨所遞送之郵件，與郵政公用物，經過道路，橋樑，關津等交通線路，有優先通行權，並免納通行捐稅。遇有城垣地方，當城門已閉時，得隨時請求開放。

第二十條 郵政機關得於道路、宅地、商場、工廠、官署、學校、公私團體及其他公衆出入處所，設置收受郵件專用器

具，並收取郵件。但除道路外，須得其管理人之同意。

第二十一條 檢察官、行政人員及其他軍警人員，於郵政事務有被侵害之危險時，依郵政機關或其服務人員之請求，應迅為防止，或救護之措置。

第二十二條 郵政機關對於違犯第七條規定之私運郵件，得派員搜查或扣留之，並得請求當地法院、檢察官、警察官署，或地方行政官署，羈押其私運人。

第二十三條 郵政人員因職務知悉他人情形，均應嚴守祕密。

第二十四條 郵政人員不得開拆他人之郵件，但第三類至第七類郵件，依法令得拆驗者，不在此限。

郵政機關於接收包裹郵件時，如認其內裝之物，為郵政禁寄物品，或有違反郵政法規者，得令寄件人開拆查驗其內容，並為驗訖之證明。寄件人如拒絕拆驗時，郵政機關得拒絕接受該郵件。

第二十五條 郵件遇左列情形時，寄件人得向郵政機關請求補償：

一、各類掛號郵件，及快遞掛號郵件遺失或被竊時；

二、保價郵件，或包裹，全部或一部遺失，或被竊，或被毀損時。

第二十六條 前條求償權，遇左列情形時，得由收件人行使之：

一、收件人提出證據，證明已由寄件人授與求償權時；

二、收件人已收受毀損被竊所餘之部份，而聲明保留一部份求償權時。

第二十七條 郵件補償之金額及其方法，於郵政規程中定之。

第二十八條 第二十五條所列郵件，如有左列情事之一者，不得請求補償：

一、因寄件之性質或瑕疵，致損失者；

二、因天災事變，或其他不可抗力致損失者；

三、在外國境內損失，依該國之法令，不負補償責任者；

四、寄件係違禁物，或違反郵政規程致損失者。

保價郵件，除因國際戰爭致有損失者外，不適用前項第二款之規定。

第二十九條 郵政機關除依本法第二十五條至第二十七條之規定，負補償責任外，關於郵政人員對他人所為之侵權行為，不負責任。

第三十條 郵件遞交收件人，或退還寄件人時，如封面無破裂痕跡，重量亦未減少者，不得以毀損論；重量雖減少，其原因由於該物件之性質者，亦同。

郵件遞交收件人，或退還寄件人時，如已因時間關係，或市價變動，而消失其一部或全部價值者，不得以損失論。

第三十一條 郵政機關，對於儲金匯兌或簡易人壽保險，依據合法之程序交付款項後，即為正當給付。嗣後無論發生何項情事，不負任何責任。

第三十二條 郵政機關於履行補償後，發見原寄件之全部或一部時，應通知受領補償者，得於受到通知之日起，

三個月內，退還補償金之全部或一部，請求交付該項發見之原寄件。

第三十三條 寄件人或收件人之補償請求權，因左列期間內不行使而消滅：

一、寄件或收件地點，在陝西、甘肅、寧夏、青海、新疆、雲南、貴州、西川、西康、西藏、蒙古者，自原件交寄之日起，以十二個月爲限。

二、寄件或收件地點，在前款所列以外各省者，自原件交寄之日起，以六個月爲限。

寄件人或收件人如於前項期間內，會向郵政機關聲請查詢該郵件者，以已經請求論。

第三十四條 寄件人或收件人，對於郵政機關補償之決定，如有不服，得依法提起訴願。

第三十五條 無行爲能力者，或限制行爲能力者，關於郵政事務，對郵政機關所爲之行爲，視爲有能力者之行爲。

第三十六條 違反第七條第一項之規定者，處一千元以下罰金。並依郵政規程之規定，就各該郵件，科罰郵資。

第三十七條 冒用郵政專用物，或其旗幟標誌者，處五百元以下罰金。

第三十八條 未經郵政機關之許可，販賣郵票明信片，或特製郵簡者，處五十元以下罰金。

第三十九條 意圖供行使之用，而僞造變造明信片，特製郵簡，郵政認知證，國際回信郵票券，郵政匯票，匯兌印紙，郵政支票，郵政劃條，郵政儲金簿，或郵資已付之戳記者，依刑法第二百零二條第一項處斷。

行使或意圖供行使之用，而收集僞造變造前項之物者，依刑法第二百零二條第二項處斷。

者，依刑法第二百零二條第三項處斷。

第四十條 郵政人員犯前條之罪，或刑法第二百零二條，或第二百十六條關於郵票之罪者，加重其刑二分之一。  
第四十一條 無故開拆或隱匿他人之郵件者，依刑法第三百十五條處斷。

第四十二條 誤收他人之郵件，故意不繳還者，處三百元以下罰金。

犯前項之罪，因而竊取其郵件內之財物者，並依刑法第三百二十條從重處斷。

第四十三條 關於前二條之罪，郵政機關在訴訟程序上，亦得視為被害人。

第四十四條 郵政人員竊盜或侵佔郵政儲金匯兌、或簡易人壽保險款項者，分別依刑法竊盜侵佔各罪，加重其刑二分之一處斷。其利用郵政儲金匯兌或簡易人壽保險詐欺取財者，依刑法詐欺罪，加重其刑二分之一處斷。  
郵政人員剝取郵票者，以竊盜論。

第四十五條 郵政人員無正當事由，拒絕寄件人交寄之郵件，或匯款人交匯之款項，或故意延擋郵件或匯款者，處五百元以下罰金。

第四十六條 郵政人員因過失而遺失或毀損郵件者，處三百元以下罰金。

第四十七條 負代運郵件之責者，有下列情事之一時，處五百元以下罰金：

一、無正當事由，拒絕代運郵件者；

二、遺失郵件，或故意延誤者。

第四十八條 本法關於處罰郵政人員之規定，及刑法第一百三十三條之規定，於負有代運郵件之責者，均適用之。

第四十九條 郵政規程由交通部擬定，呈請行政院核定之。

第五十條 本法施行日期，以命令定之。

郵政儲金法 二十年六月二十九日國民政府公布

第一條 郵政儲金事務，由交通部設置郵政儲金匯業總局辦理之。

第二條 郵政儲金之存入及支取，均以國幣或當地之通用銀幣為限。

第三條 郵政儲金每一人，或一團體，僅得為一存戶。

郵政儲金機關，發現一人或一團體有兩戶以上之儲金時，除保留其最初之一戶外，餘均截止發還本金，不給利息。

第四條 郵政儲金得分存簿儲金，支票儲金，定期儲金，及劃撥儲金四種。

第五條 存簿儲金每次存入，須滿一元，其未滿一元者，應先向郵政儲金機關，領取儲金格紙，陸續購貼郵票，俟貼滿時存入。

第六條 存簿儲金，每戶存入總額，以三千元為限，逾限之數，不給利息。

前項限制，於政府機關，自治團體，或公益法人，不適用之。

第七條 郵政儲金，初次存入時，由存入之局，按其種類，分別發給存簿或單據，以後續存支取，均以存簿單據為憑。

第八條 郵政儲金存簿及單據，存戶不得私自添註塗改。

第九條 存戶儲金，在通儲區內，得向任何郵政儲金機關續存或支取。

通儲區及其辦法，由郵政儲金匯業總局擬具，呈請交通部核定之。

第十條 存簿儲金及支票儲金，得隨時支取，但個人存簿儲金，如一次支取，達五百元以上時，郵政儲金機關，得要

求支取人先一日通知。

第十一條 存戶如五年內並無存入支出，或其他聲請，郵政儲金機關，應速通知該存戶，收回存款，並自五年期滿之日起，停止給息。

第十二條 劇撥儲金辦法如左：

- 一、無論何人，得以現金請求郵政儲金機關，撥入劇撥儲金存戶名下；
- 二、劃撥儲金存戶，得以儲金請求郵政儲金機關互相劃撥；
- 三、劃撥儲金存戶，得以儲金請求郵政儲金機關，撥付現款於他人。

第十三條 郵政儲金本息，以郵政財產擔保之。

第十四條 郵政儲金匯業總局，每三個月，應將全部資產負債表公告一次。

第十五條 郵政儲金之利率，結算方法，及其運用範圍，由郵政儲金匯業總局擬具，提請監察委員會定之。

第十六條 存簿儲金之利息，應免一切稅捐。

第十七條 無行爲能力人，及限制行爲能力人，關於郵政儲金事務，於郵政儲金機關所爲之行爲，視爲有行爲能力人之行爲。

第十八條 本法施行細則，及各種儲金章程，由交通部定之。

第十九條 本法自公布日施行。

郵政國內匯兌法 二十年六月二十九日國民政府公布

第一條 郵政匯兌事務，由交通部設置郵政儲金匯業總局辦理之。

第二條 郵政匯兌之匯款及費用，均以國幣或當地之通用銀幣爲限。

第三條 郵政匯兌，得分爲普通匯兌，電報匯兌，及小款匯兌三種。

第四條 郵政匯兌金額之限制，由交通部定之。

第五條 郵政匯兌，應以郵政匯票爲憑。

第六條 汇票不得私自添註塗改。

第七條 郵局爲調查取款人之真偽，得令其出具必要之證明。

第八條 汇票之有效期間，由交通部分別種類，依地方之遠近定之，但不得少於三個月。

第九條 汇票逾有效期間，未經取款者，應由郵局送還原局，通知匯款人領還。

前項情形，匯款人不得要求退還匯費。

第十條 汇票如有遺失污毀，匯款人或受款人，得請求郵局發給副匯票。

副匯票一經發出，原匯款即作無效。

第十一條 遇第九條第一項情形，匯款人不領還匯款時，應自匯票開出之日起算，滿三年後，即將匯票作廢，其匯款收作公款。

第十二條 郵政匯兌，應免一切稅捐。

第十三條 無行爲能力人，及限制行爲能力人，關於郵政匯兌事務，於郵政匯兌機關所爲之行爲，視爲有行爲能力人之行爲。

第十四條 本法施行細則，及各種匯兌章程，由交通部定之。

第十五條 本法自公布日施行。

簡易人壽保險法 二十四年五月十日國民政府公布二十四年十月十九日國民政府修正二十四年十二月一日施行

第一條 簡易人壽保險，爲國營事業，屬交通部主管，其他保險業者，不得經營之。

第二條 簡易人壽保險，由郵政儲金匯業局管理，並指揮各郵政儲金匯業分局，或郵局，經理之。

第三條 簡易人壽保險，以郵政儲金匯業局為保險人，依本法負給付保險金額之責任。

第四條 簡易人壽保險，分終身保險，定期保險二種。終身保險於被保險人死亡時，給付保險金額。定期保險，於契約滿期時，或未滿期而被保險人死亡時，給付之。

第五條 簡易人壽保險金額，以國幣五十元至五百元為限。如同一被保險人，訂立數個保險契約時，其保險金額之總數，不得超過五百元。

第六條 簡易人壽保險之收支，以國幣為標準。

第七條 簡易人壽保險，對於被保險人，免驗身體。

第八條 保險費率，及積存金額，以章程定之。

第九條 凡中華民國人民年齡自滿十二歲至滿六十歲者，皆得為被保險人。

第十條 要保人應照章繳納保險費。

第十一條 要保人得以自己或他人為被保險人，以他人為被保險人時，應先得其同意。要保人在賠償事故發生前，得指定或變更受益人，但被保險人為他人時，應得其同意。

未指定受益人時，在終身保險，其保險金額，視為被保險人之遺產。在定期保險，視為被保險人為受益人，被保險人死亡時，其保險金額，視為被保險人之遺產。

第十二條 以他人爲被保險人時，須要保人或受益人與被保險人有經濟上切身利害關係者，方得要約。

第十三條 要保人於要約時，須將章程所定應繳納或聲明各事項，據實繳納，或聲明之。

第十四條 保險人承認要約後，應填發保險單。

保險單應紀載之事項，以章程定之。

第十五條 保險契約，自填發保險單之日，發生效力。

第十六條 保險契約發生效力後，被保險人死亡時，受益人依左列各款之規定，分別享受利益：

一、未滿一年死亡時，領受所納之全部保險費；

二、逾一年後，未滿二年死亡時，領受保險金額之半數；

三、逾二年後死亡時，領受全部保險金額。

第十七條 要保人得照章請求變更保險契約。

第十八條 要保人得隨時向保險人聲明終止契約，其終止效力，不溯既往。

第十九條 要保人不依章程所定猶豫期間內，繳納到期保險費時，保險人應停止其契約之效力。

契約效力停止後，要保人得於一個月內照章變更其契約，爲一次納費保險契約。

第二十條 保險契約停止效力後一年以內，要保人得爲回復效力之要約。

保險人承諾前項要約時，應於保險單上，記明其情事，並簽字，或蓋章。

保險契約之回復，自簽字或蓋章之日發生效力。

第二十一條 保險契約回復效力時，視為自始未曾停止其效力。

第二十二條 前條保險契約回復效力後，被保險人死亡時，受益人依左列各款之規定，分別享受利益：

保險契約停止效力時，繳納保險費已逾二年者：

- 一、未滿六個月死亡時，領受回復效力前之積存金額及回復效力後所納之保險費；
- 二、逾六個月未滿一年死亡時，領受回復效力前之積存金額，及由保險金額減去該積存金額所得差額之半數；
- 三、逾一年後死亡時，領受全部保險金額。

保險契約停止效力時，繳納保險費未滿二年者：

- 一、未滿一年死亡時，領受回復效力前之積存金額及回復效力後所納之保險費；
- 二、逾一年未滿二年死亡時，領受回復效力前之積存金額，及由保險金額減去該積存金額所得差額之半數；
- 三、逾二年後死亡時，領受全部保險金額。

第二十三條 有左列各款情事之一者，保險人除依第二十四條之規定辦理外，不負賠償責任：

- 一、被保險人在保險契約發生效力或回復效力後一年以內自殺者；
- 二、要保人故意致死被保險人者；
- 三、受益人故意致死被保險人者，但受益人係二人以上時，其他受益人應得之利益，不受影響；

四 被保險人死亡，要保人或受益人不照章通知保險人者。

第二十四條 遇有第十七條、第十八條、或第十九條、或前條第一款第二款或第四款情事發生，其保險費已繳納二年以上者，受益人得照章請求發還積存金之一部分。

第二十五條 保險契約，由要保人被保險人，或受益人之詐欺而成立者，保險人得解除之。

依前項之規定，契約解除時，要保人除照章請求發還積存金之一部分外，不得為其他請求。

第二十六條 簡易人壽保險之保險人，不得代位行使要保人或受益人因保險事故所生，對於第三人之請求權。

第二十七條 簡易人壽保險之保險人，對於保險費，不得以訴訟請求給付。

第二十八條 要保人被保險人或受益人，因保險契約所發生之一切權利，非依章程之規定，不得讓與，或出質於他人。

第二十九條 由保險契約所發生之權利，自得為請求之日起，逾五年不行使而消滅。

第三十條 保險費繳納至二年以上者，要保人得照章請求借款，但受益人係第三人時，應得其同意。

第三十一條 無行為能力人，及限制行為能力人，關於簡易人壽保險之行為，以對於保險人者為限，視為有行為能力人之行為。

第三十二條 簡易人壽保險之會計，應與其他郵政業務之會計，劃分獨立。

第三十三條 郵政儲金匯業局，應於每年度終了後，將簡易人壽保險業務，及金融狀況公告之。

第三十四條 簡易人壽保險積存金，除依左列各款所定投資方法運用外，不得移作他用：

- 一、保戶以保險單為抵押之借款；
- 二、購買中央政府發行之公債庫券，但購買之資金不得超過其積存金總額，及公積金總額百分之十五；
- 三、以妥實有價證券或棧單為質之放款；
- 四、以有確實收益不動產為抵押之放款，但其總額不得超過本局積存金總額百分之十五，抵押金額不得超過該不動產估值百分之五十；
- 五、本局定期存摺或存單為質之放款；
- 六、票據之貼現；
- 七、押匯；
- 八、經營倉庫業；
- 九、農業放款；
- 十、其他經郵政儲金匯業局監察委員會通過，交通部核准，投資於國營生產事業之放款，但其總數不得超過積存金總額百分之二十。

第三十五條 簡易人壽保險之業務，應受郵政儲金匯業局監察委員會之監察。

第三十六條 簡易人壽保險契約，及因契約所得之利益，並各種文據簿籍，免除各項稅捐。

第三十七條 本法附屬各項章則，由交通部擬訂，呈請行政院核定之。

第三十八條 本法之施行日期及區域，分別以命令定之。

交通部郵政總局組織法 二十四年三月一日國民政府公布

第一條 郵政總局直隸於交通部，管理全國郵務，指揮監督所屬各機關。

第二條 郵政總局設局長一人，簡任，承交通部部長之命，綜理局務，副局長二人，由交通部部長遴派，一人襄助局長處理局務，一人兼任郵政儲金匯業局局長。

第三條 郵政總局置總務，考績，業務，計核，聯郵，供應六處，每處設處長副處長各一人，由局長於郵政人員中遴選，呈請交通部部長委用，承長官之命，分掌處務。

第四條 郵政總局，因事務上之必要，得設視察長一人，視察二人至四人，副視察二人至四人，由局長於郵政人員中遴選，呈請交通部部長委用，承長官之命，視察各地方郵務。

第五條 郵政總局設主任祕書一人，祕書二人至四人，由局長遴選，呈請交通部部長委用，承長官之命，辦理文書事務。

第六條 郵政總局設處員一百人至一百三十人，由局長於郵政人員中遴選委用，承長官之命，辦理各處事務。

第七條 郵政總局置郵政儲金匯業局，及各區郵政管理局，其組織法，另定之。

第八條 郵政總局得置設計委員會，以局長爲委員長，副局長各處處長，視察長，及視察，爲委員組織之計劃郵政之改良及發展。

設計委員會章程由交通部定之。

第九條 郵政總局所編製之全國郵政預算書，計算書，決算書，應將郵政儲金匯業局收支，一併列入。

第十條 郵政總局收支款項，均應用郵政總局名義，由局長及副局長一人，會同簽字蓋章。

第十一條 郵政總局訂定關於郵務之章程及契約，應呈經交通部核准。

第十二條 郵政總局辦事規則由交通部定之。

第十三條 本法自公布日施行。

郵政儲金匯業局組織法 二十四年三月一日國民政府公布

第一條 郵政儲金匯業局直隸於郵政總局，管理全國郵政儲金匯兌。

郵政儲金匯業局，對各郵局辦理儲匯保險事務，有指揮監督之權。

第二條 郵政儲金匯業局得於重要交通地點，經交通部呈請行政院核准，設立分局。

第三條 郵政儲金匯業局設局長一人，由郵政總局副局長兼任，承長官之命，綜理局務，副局長二人，由交通部部長遴派，襄助局長，處理局務。

第四條 郵政儲金匯業局，置總務、營業、計核、儲金、匯兌、保險六處。每處設處長副處長各一人，由局長遴選專門人才，呈請郵政總局局長轉呈交通部部長委用。

處長承長官之命，分掌處務，副處長襄助處長辦理處務。

第五條 郵政儲金匯業局設祕書二人至四人，由局長遴選。呈請郵政總局局長轉呈交通部部長委用，承長官之命，辦理文書事務。

第六條 郵政儲金匯業局，設處員六十人至一百人，由局長呈請郵政總局局長就甄別或考試及格專門人員中委用，承長官之命，辦理各處事務。

第七條 郵政儲金匯業局置監察委員會，監察局內收支帳項，及一切重要業務。

監察委員會，以監察委員九人組織之，其中五人，由交通部呈行政院轉呈國民政府，就審計主計人員簡派。餘由交通部就國內重要工商業，金融業，富有經驗資望之人員中，遴選四人，呈行政院聘任之。

第八條 監察委員會設委員長一人，副委員長二人，由交通部呈請行政院就委員中指定之。

第九條 監察委員，每年改任三分之一。

第十條 監察委員會章程，由交通部擬訂，呈請行政院核定之。

第十一條 郵政儲金匯業局，得營左列業務：

一、購買中央政府發行之公債，庫券，但購買之資金，不得超過其儲金總額，及公債金總額百分之十五；

- 二、以妥實有價證券或棧單爲質之放款；
  - 三、以有確實收益不動產爲抵押之放款，但其總額不得超過本局儲金總額百分之十五，抵押金額，不得超過該不動產佔值百分之五十；
  - 四、以本局定期存摺或存單爲質之放款；
  - 五、票據貼現；
  - 六、押匯；
  - 七、經營倉庫業；
  - 八、農業放款；
  - 九、經營簡易人壽保險；
  - 十。其他經監察委員會通過，交通部核准，投資於國營生產事業之放款，但其總數，不得超過儲金總額百分之二十。
- 第十二條 郵政儲金匯業局，會計獨立，一切收支，另立專帳，報由郵政總局彙報交通部。
- 第十三條 郵政儲金匯業局，收支款項，均應用郵政儲金匯業局名義，由局長副局長，會同簽字蓋章。
- 第十四條 郵政儲金匯業局，訂定關於儲匯及其他章程並契約，應呈經郵政總局轉呈交通部核准。
- 第十五條 郵政儲金匯業局辦事規則，由交通部定之。

第十六條 本法自公布日施行

各區郵政管理局組織通則 二十五年一月十日交通部部令公布

第一條 郵政總局爲處理郵政事務之便利，劃分全國爲若干郵區，每郵區置一郵政管理局，並分置一二三等郵政支局郵政代辦所等。

郵區之設置及變更，由郵政總局呈請交通部核定之。

第二條 郵政管理局設局長一人，承郵政總局局長之命，管理全區郵政事務。

郵政管理局局長，由郵務總局局長，就相當資歷之郵務長中遴選，呈請交通部派充之。

第三條 郵政管理局置左列各股，股以下分組辦事，必要時得呈准郵政總局增設他股：

一、本地業務股；

二、內地業務股；

三、總務股；

四、計核股。

前項各股各設股長一人，由郵政總局局長就相當資歷之甲等郵務員中遴選派充，承長官之命，處理各該管事務。

郵政管理局所屬之支局達十五所者，其本地業務股股長，得以副郵務長充任之。

各郵區內一二三等局所達一百所者，其內地業務股股長，得以副郵務長充任之。

郵區每年全部郵政收入，達五十萬元以上者，其計核股股長，得以副郵務長充任之。

股長以副郵務長充任者，須呈請交通部派充。

其他如因公務需要，須派副郵務長充任股長時，得由郵政總局呈請交通部核定派充之。

股員組長組員，均由郵政管理局局長就所屬郵務員佐派充之，承長官之命，辦理事務。

第四條 一二三等郵局，按業務之繁簡，各分爲甲乙二級，一等甲級郵局局長，以相當資格之副郵務長充任。由郵政總局遴選，呈請交通部派充之。

第一等乙級郵局局長，以一等六級以上之甲等郵務員充任，二三等郵局局長，以三等二級乙等郵務員以上之人員充任，但因公務情形需要，得派郵務佐署理三等郵局局長。

第五條 各郵區設巡員四人至八人，由郵政管理局局長，就所屬郵務員中遴選，呈請郵政總局委派，承長官之命，巡查各局一切事務。

第六條 各郵區之郵務員佐，及信差等之名額，由郵政總局核定，呈報交通部備案。

第七條 各區郵政管理局，應按期編造左列帳目報告，分別呈報郵政總局郵政儲金匯業局：

一、<sub>郵</sub>儲匯局歲入歲出概算書；

二、郵  
儲匯局季帳及每季收支計算書；

三、郵局及儲匯局聯合財務月報。

第八條 各郵區收支款項，應用該區郵政管理局名義，由局長及計核股股長會同簽字。

第九條 各區郵政管理局訂定各項契約，除另有規定外，均應呈請郵政總局核准。

第十條 各區郵政管理局辦事細則，另定之。

第十一條 本通則自公布日施行。

郵政代辦所規則 二十四年十一月二十日交通部部令公布

第一條 凡地方情形，有置郵需要，而業務尙未達設局程度時，設郵政代辦所。

第二條 郵政代辦所，按地域所在，分隸於郵政管理局，或一二三等郵局。

第三條 郵政代辦所名稱，應冠以所在地地名，或街道名稱。

第四條 郵政代辦所應辦之事務，由主管郵政管理局規定之。

第五條 代辦人辦理郵務，應遵守郵政章則，並服從主管郵局及郵政管理局巡員之指揮。

第六條 代辦人如有辦理不善，或違犯章則情事，應即予撤換。其涉有刑事嫌疑者，並應送請司法機關審理之。

第七條 郵政代辦所營業時間，按當地商號營業時間規定公告之。

第八條 代辦所發售郵票，明信片，特製郵簡，及印花稅票，均應按票面價值，收受現款，如係輔幣，應遵照郵政管理局核定公告之折合率計算，不得擅自訂定。

第九條 郵政代辦所所售之郵票，明信片，特製郵簡，及印花稅票，均應按定額向主管郵局具領，不得經售其他來源之郵票等。

第十條 郵政代辦所之招牌，信箱，郵戳，以及辦理郵務所需之單據簿冊等，均由主管郵政管理局發給應用，代辦人不得自製。

前項招牌信箱及郵局通告，應懸置或張貼顯明之處。

第十一條 郵政代辦所置代辦人一人，由郵政管理局或其代表，遴選正當殷實商號主人委派之。

第十二條 郵政管理局委派代辦人，須發給執照。

前項執照，應於該代辦人卸職時繳銷之。

第十三條 代辦人於委派之初，對於經辦事務，得前往主管郵局實習，或由郵局派員訓練之。

第十四條 代辦人於奉委時，應取具兩家殷實商號保證書各一紙，其保證金額總數，不得少於國幣二百元。

如遇保證商號遷徙，閉歇，或其主人亡故時，代辦人應立時報告主管郵局，並呈送新具保證書。

第十五條 代辦人應於商號內劃出房屋一間，或相當地位，專為辦理郵務之用。

第十六條 代辦人對於經辦之一切郵政事務，除已公布者外，不得向外宣洩。

第十七條 代辦人接待公衆務須謙和，並不得假借郵政名義，干預外事。

第十八條 代辦人對於郵件之妥速投遞，寄件人之便利，以及啓迪民衆之郵政知識，均應隨時切實注意，遇有郵務應行改良事項，應向主管郵局陳述意見，其本地及鄰近之一切情況，與郵務有關者，應即向主管郵局，詳細報告。

第十九條 代辦人應將郵政款項與私人款項分開保管，不得混雜，並應照章造報帳冊。

第二十條 代辦人不得利用郵袋，裝運私人物件。

第二十一條 代辦人或其使用人，或任何受其委辦之人，對於代辦所經營之各類郵件，包裹，及郵政款項，公物，如有喪失毀損情事，除因不可抗力者外，概由代辦人負責賠償。

第二十二條 代辦人之月薪及津貼，由主管郵政管理局核定之。

第二十三條 代辦人告退，須於一個月以前，向主管郵局書面聲請，但告退未奉批准，或雖經批准，而尚未有人接替時，不得擅自停辦郵務。

第二十四條 代辦人因代辦所改設郵局，而停止職務者，其平時辦事成績，如屬優良，得按其服務期間，每滿一年，給予等於半個月薪額之獎金。

第二十五條 本規則自公布日施行。

上海图书馆藏书



A541 212 0013 7709B

中華民國二十八年十一月初版

◎(32133·2)

郵政法總論一冊

每冊實價國幣壹元捌角  
外埠酌加運費通費

著作者

劉

長

沙

圖

南

書

正

路

五

漢

版權所有必究  
翻印必究

發行人 王長  
印刷所 商務印書館  
發行所 各埠  
商務印書館

(本書校對者殷師竹)

G四六八七上

鎮

