

## 論 著

# 鐵路貨運辦理上之先決問題 (續)

林敬琪

### 四、一批託運之限制

鐵路對於託運之貨物，應考慮其自身之輸送設備及辦理方法，以規定其辦理單位，亦即每一運送契約締結之單位，藉謀運送上之圓滑與公平。此種貨物辦理單位之制定，通常即稱為一批託運之限制。申言之，即凡貨商託運之貨物，除鐵路有特別規定或承諾者外，必須具備左列各項條件，方得作為一批辦理。茲分述之：

一、運送條件之限制：作為一批託運之貨物，其託運人、受貨人、起訖站、託運時刻、辦理種別、付費方法及其他運送條件，諸如裝卸、交付、提取、賠償等，均應相同。蓋以託運人乃與運送人締結運送契約之對方當事人，如有二以上之貨商，將其貨物集中一起，作為一批託運時，必須由其中之一人，代表全體出面，與鐵路締結運送契約。至於受貨人則係託運人與運送人締結運送契約時所指定領受貨物之人，在運送物達到目的地，並經其請求交付後，即取得託運人因運送契約所

生之權利，故一批託運之貨物，亦即一運送契約，絕不容許同時有二以上之受貨人，自屬毫無疑義。其餘所列各項運送條件，均係依運送契約，在運送上關聯運送人，託運人受貨人之權利義務而足以發生影響作用者，自亦應要求其相同，始克作為一批辦理。其理由至為明顯，毋庸一一詳為闡釋。至若費率，等級等，以其並非重要之運送條件，且對於貨物之一批託運，在原則上並無影響，故不考慮及之。

如上所述，運送條件相同，允為一批託運之要件，然在「特種分卸」之情形下，凡依特別規定辦理之整車鮮魚、鮮果或鮮蔬菜，在掛運列車停車站分卸者，得將一批分卸於二站至三站，乃至三站以上，雖屬違反前述運送條件相同之原則，亦得作為一批辦理，此其原因，蓋在考慮商業交易上之要求與運送上之習慣，為謀貨商之便利計，通常似有同時運送之習慣，且以同時運送較為便利也。因此，其一批之受理，應以不抵觸法令且於一般運送上無妨礙時為限。此為一種重要

之例外，不可不知。

二、品種之附制：作為一批託運之貨物，尚須受左列品種之限制，此即：

(1) 危險貨物，甲種鐵路車輛、動物（已裝容器或已縛足者與未裝容器或未縛足者同批託運時，則統視為未裝容器或未縛足者），靈柩或屍體，不得與其他貨物混合託運，蓋以其各具特性，與其他貨物之運送條件相異也。惟按日本鐵路貨物運送規則補則之一規定，危險品（火藥類及可燃性固體除外）與普通品混合託運時，全部視作危險品辦理，此與臺灣之規定不同，殊有參考價值。

(2) 火藥類不得與其他貨物混合作一批，蓋以其危險性特大，規定須按火藥類運輸規則之規定辦理，其運送條件與其他貨物截然不同，故不得與其他貨物混合託運。

(3) 火藥類以外之危險貨物混合託運時，以屬於同一品類者為限，蓋如品類不同，則其危險程度各殊，為策運送安全計，自以限制其屬於同一品類者始得作為一批託運，較為適宜。

### 三、數量之限制——本項可分為下列四點說明之：

甲、普通整車貨物，其一批託運之數量，原則上應以一車所能裝載為準。此種限制之主要目的，在於適應一批之起碼運費制度，且求其在輸送，交付等辦理上並無妨礙也。惟亦有例外之情形，即

跨裝二車以上之整車貨物，（包括共同使用承接車之前後貨車所載之貨物）及該項貨物與其他貨物同批託運時，為其合計使用貨車所能裝載之數量。

乙、甲種鐵路車輛，以一車為一批。所謂甲種鐵路車輛，係指機車及客、貨車等能自輪轉轉以為運送者而言。此在日本鐵路，尚包括私有貨車在內，按諸實際，亦以能包括私有貨車為宜。

丙、普通另擔貨物，其一批託運之數量，原則上應以四千公斤或十立方公尺以下為準。此種限制之主要目的，在於防止大量輕笨貨物捨整車而就另擔之傾向，藉以避免運費之損失，並減輕運送上之負擔也。良以大批之貨物，原則上固以按整車輸送為宜，但輕笨之貨物，體積大而質量輕，如依整車辦理時，其負擔之運費，反較依另擔辦理時為高，脫不予以適當限制，則貨商權衡其利害得失，自必逐漸轉趨於另擔，寢至整車辦理，無人問津矣。矧依另擔辦理時，尚可享受接送之便利，手續亦至為簡單，而鐵路對於依另擔之辦理之貨物，復未能單獨就輕笨品予以特殊規定，在此種情形下，倘任令其轉趨另擔，實與設定另擔辦理制度之原意，大相逕庭，故不得不就另擔一批之全部數量或體積，規定其一定標準，藉示限制。

惟就管見所及，深覺是項限制之設定，無論

在理論或實際上，均不無足資研討之處，此其理由有二：

(1) 依據「貨物辦理種別由託運人選定」之原則，除部份貨物經鐵路硬性指定其辦理種別者外，其他貨物之辦理種別，任由託運人自由選擇，應無疑義。茲若限定另擔一批之數量為四千斤或十立方公尺以下，則凡超過是項規定之貨物，不論其屬於何種品類，一概不得作為另擔辦理，此不啻對託運人自由選定辦理種別之權利，予以極大之約束，殊非所宜。

(2) 作為一批託運之貨物，固有各種限制條件，但若託運人將合乎一批限制之多量貨物分作數批，俾符合另擔辦理之限制，而依另擔辦理種別持向鐵路託運時，則鐵路並不得拒絕受理。似此，各貨商將其持有之多量輕笨貨物，經由此種方式按另擔託運，則是項限制之意義，寧非落空？抑更有進者，貨商對其自身之利害得失，莫不有其週至之權衡，倘有不利於己，縱求其按另擔託運，亦不可得，則此種限制，事實上殊亦無此必要也。

丁、按另擔辦理之火藥類，不得與其他貨物混合作一批，並限於全批屬於同一品目而不超過左列重量者：

(1) 甲種或乙種火藥，乙種炸藥，甲種或乙種火藥類製品而原料為甲種或乙種火藥或為乙種炸藥

運送者，反變為不安全，制足適履，莫此為甚！由此可見日據時期所訂定之標準，實已極不適合當前之實際情勢，而必須儘速修改。徒以我國迄未訂頒危險品法，對於火藥類另擔究應如何限制，遂致無所遵循。徬徨瞻顧，莫知所適，率由舊章，一成不變，終致造成今日在運送上扞格不通之局。殷望我負責立法之衰諸公，認識危險品管制之重要，速為國家訂訂此根本大法，則本立而道生，其他一切，均可迎刃而解，既能貨暢其流，復免與邦騰笑也。

## 五、標準數量

一、標準數量制定之旨趣：貨物之重量，原則上應按其實在重量計算，每批貨物之運費，原則上亦應以其實在重量為計算標準。然對於食米、水泥、砂糖、麵粉、穀、食鹽等項貨物，其包裝質料及其包裝形態，具有全國性之統一規格，其一件之重量，亦具有全國性之統一標準，且其生產數量相當龐大者，則鐵路在事前加以全國性之普遍調查，制定其一件之標準重量及一噸之標準件數，而在貨商託運是項貨物時，即以所定之此種標準數量作為計算其運費以及一切辦理上之準則，而對於各該貨物之實在重量，不再予以考慮，依此情形，縱一件之重量，有時容不免稍有出入，若就全國性之總生產件數予以平均，則與標準數量固無差異，鐵路所收運費，並不致遭受損失。

時四十五公斤。

(2) 甲種炸藥或甲種炸藥製品十一公斤二百五十公斤。

於此應特別說明者，即臺灣對是項限定之規定，係由日據時期頒行之臺灣鐵路貨物運送規則（日文）中翻譯而得，沿用至今，迄未改變。是項規定之根據，無疑係以日本國之危險品法為其本源。其所以分別限制為四十五公斤及十一公斤二百五十公斤之意義何在，作者自慚識陋，未能洞悉底蘊。如必欲妄作臆測，似可推斷其此種限制，或係分別根據其爆炸力而來，而在此一定之限制下，其爆炸威力所可能造成之損害，足以減少至最小限度也。且是項規定，在原則上，似亦應同時顧及各該貨物每件之最低數量及其包裝情形，俾能與限制條件相適應，否則，火藥類如欲按另擔辦理時，縱非不可能，亦必困難萬狀，則此種限制條件之設定，實無異在實際上變家拒絕火藥類按照另擔辦理，此外即毫無其他意義可言。假令吾言為不誣，則以近世各國對火藥類製造技術之不斷精進，及其包裝方法之日益安全，似又可據以推斷日本鐵路對於是項限制，或已隨時有所修改。反觀我國鐵路，當前運送之火藥類，除少數自製者外，絕大多數均係來自美國，其一件重量，率在五十公斤以上，且包裝嚴密堅固，在運送上原甚安全，今如欲按另擔辦理時，則必須拆解其固有包裝，將一件之數量，依規定限制分為若干批，再分別予以包裝託運，致使原可安全

且按此種方法辦理時，鐵路與託運人間，即可省却對各該託運貨物之重量監查手續，使承運過程，臻於簡便，即令其實在重量與所定標準數量有些許不同，但以其運費之負擔係屬一定，自亦為託運人所樂於接受。此標準數量之所由制定也。

二、標準數量制定之條件：制定標準數量之貨物，必須具備左列各項條件。此即：

甲、包裝之品質具有全國性之統一標準——例如袋裝之貨物，有用麻袋包裝者，有用草袋包裝者，有用布袋包裝者，有用紙袋包裝者，而在麻袋包裝中，又有用一層麻袋包裝或用雙層麻袋包裝者。再如箱裝之貨物，有用木箱包裝者，有用紙箱包裝者，有用鐵箱包裝者，有用竹箱包裝者，而在木箱包裝中，其所選用之材料，又有用三分板，四分板或五分板者等等。形形色色，不一而足。鐵路如欲就此等貨物，制定其標準數量，必須要求其包裝之品質，係屬全國一定者，易言之，如某種貨物係為雙層麻袋包裝者，即全國各地出產之該種貨物，一律均為雙層麻袋包裝，無稍差異。再如某種貨物係為四分板之木箱包裝者，亦即全國各地出產之該種貨物，一律均為四分板之木箱包裝，無稍差異。否則，標準數量之制定，即陷於不可能也。

乙、包裝之形態，具有全國性之統一規格——包裝之形態（如大、小、正方、長方等）如不一定，

則標準數量之制定，亦不可能，此其情形與甲項相同，毋庸贅述。

丙、一件之內裝重量，具有全國性之一定數額——某種貨物，如其一件之內裝重量，非屬全國一定者，則制定之標準數量，對於在甲地生產而一件重量較輕之貨商，其運費負擔無形加重，反之，對於在乙地生產而一件重量較重之貨商，其運費負擔無形減輕，極易形成運送上之不公平現象，至須避免。再者，貨物之品質，逐年不斷改良，其一件之實在重量，亦不斷有所變易，因而其標準數量，亦須隨時緊密配合此種品質改良及其他變動狀況，而不斷限踪修正，以期適應其實際情勢，而免彼此脫節。否則，鐵路之運費收益，即將有逐漸低減之虞，未可忽視。

丁、生產數量相當龐大——對於生產量不大之貨物，殊無制定標準數量之必要，蓋以其運送量原不甚多，如為之一一制訂標準數量，難免使規則流於繁雜，在辦理上反覺不便也。

以上四者，為標準數量制定之重要條件，至於某種貨物之是否具備此四項條件，事先必須加以充分調查，倘貿然誤予選定，則必致發生極大弊害，非徒無益，反受其累，得失攸關，不可不慎。

三、制定標準數量貨物之辦理方法：按照上述條件制定標準數量之貨物，在辦理上須注意下列數事：  
甲、一切須以其標準數量為依據，託運人不得在標

準數量與實在重量間，任意予以選擇。尚若託運人對於此種貨物，當其實在重量較之標準數量為輕時，則希望按照其實在重量辦理，而在其實在重量較之標準數量為重時，則又希望按照其標準數量辦理，其結果必使鐵路大受損失，實非所宜。故規定須一律以其標準數量為辦理之準則，運什費之計收亦然，藉謀運送公平，並維鐵路正當收益。

乙、制定標準數量之貨物，如非必要，即無須監查其重量。誠以標準數量制定之主要目的，即在免除是項手續，以求運送上處理之簡便也。

丙、制定標準數量貨物之裝載重量，得不受貨車標記載噸數之限制，雖有超過，亦應按標準數量表規定之件數裝載之。

丁、計算整車每車之件數，按每公噸之件數，乘車輛標記載噸數，其未滿一件之尾數，捨去不計。戊、一批二品名以上之貨物，其標準數量應如何計算，此在臺灣鐵路貨車運輸規則中雖無明文規定，但日本國鐵路貨物運送規則第六條之三補充規定，殊可作為吾人之重要參考。其法即一批託運之貨物在二品名以上時，除每件之標準重量或每噸之標準件數適為一整數者外，通常均各有尾數發生，此時，須分別割除其尾數，另予合併計算其殘餘重量，按數加裝，而將其「通算」後再發生之尾數予以捨棄。例如十五噸貨車裝豆餅九

噸，共三二五·八件，(三六·二件乘九噸)石灰室素六噸，共二五〇·二件(四一·七件乘六噸)，兩者所生之尾數，經分別割除後，即豆餅按三二五件，石灰室素按二五〇件裝載。惟此割除之尾數，計為豆餅〇·八件，重二二·四公斤，石灰室素〇·二件，重四·八公斤。合計二七·二公斤，託運人得就此殘餘重量之範圍內，加裝入兩者中之任何一種，以補足之，如再有餘，方予捨棄。至若託運人一批託運豆餅三百件及石灰室素二百四十件，前者重八、二八七噸強(三〇〇件除三六·二件)，後者重五、七五五噸強(二四〇件除四一·七件)兩者(連其尾數)計共重一四、〇四二噸強，則其合計之尾數雖不滿一噸，亦應以十五噸計算之。

綜上所述，貨物標準數量之制定，在貨運辦理上，實具重大價值。臺灣鐵路貨車運輸規則第七條，雖已早有貨物標準數量表之訂頒，徒以歷時過久，未能適合當前之實際情勢，又為人力財力所限，未能就各該貨物乃至其他貨物之生產狀況，作全國性之充分調查，而隨時予以修改，致令曠日費時，遲遲無由實施，坐視是項規定成為具文，有關條款形同虛設，良可惜也。

## 六、交付期間

一、交付期間設定之旨趣：「託運物品應於約定期間內運送之」此為民法界予運送人在運送上應負之

重要義務。託運人將其所持之物品，委由鐵路運送時，莫不希望能於最短期間內運達目的地，交付於正當受貨人之手，惟鐵路每日受理之運送物品，種類繁雜，數量龐大，辦理之種別互異，運送之距離各殊，面對此眾多之託運人及所託運之數量貨物，倘欲在每一運送契約締結時，個別約定其運送期間，匪惟事所難能，即亦勢所不許，為杜絕路商間無益之紛爭，並謀運送上之正確與公平起見，乃有根據實際之業務處理情勢以制定一標準運送期間之必要，則「交付期間」之設定尚已。

二、交付期間之計算：交付期間云者，即鐵路託運之貨物，自其承運之時起，至交付之時止，規定在運送上所需之一定期間也。故是項期間，通常應以起運期間，輸送期間及接送期間三者合計之日數為範圍。良以在貨物承運之後，鐵路對於各種貨運辦理手續以及車輛調移編掛等發送前之整備作業，必需有一相當期間，始克完成，此制定起運期間之所以必要也。貨物在輸送途中，因受列車運行速度之限制及沿途車輛摘掛與列車改編等輸送作業之影響，而隨各該批貨物運程之遠近，所需期間，遂各有長短不同，此制定輸送期間之所以必要也。至若需要接送之貨物，則以鐵路對於接取或送交，均需耗費相當時間，方能達成任務，此又制定接送期間之所以必要也。將此三者所需之日數相加，其所得之和，即為貨物之交付

期間。如以公式表之，即： $\frac{\text{距離}}{\text{速度}} + \frac{\text{距離}}{\text{速度}} + \frac{\text{距離}}{\text{速度}}$ ，規定如左：

甲、起運期間：自貨物承運之日起算為二日（即承運之當日及翌日）。但對於不能即時運送而須特約承運之貨物，以實際能起運之日為承運之日。六十公里或不滿一百六十公里為一日。

乙、接送期間：按取或送交各為一日。

丙、於此，有應為吾人加之意者，即如不需接送之貨物，則其交付期間，即不包括接送期間在內，此時，其公式即成為：

$\frac{\text{距離}}{\text{速度}} + \frac{\text{距離}}{\text{速度}} + \frac{\text{距離}}{\text{速度}}$ 。又如只需接取而不需送交，或只需送交而不需接取之貨物，則其交付期間對不包括送交或接取之日數在內，此時，其公式又成為： $\frac{\text{距離}}{\text{速度}} + \frac{\text{距離}}{\text{速度}} + \frac{\text{距離}}{\text{速度}}$ 。

以上所述，係就一般情形而言，倘若託運人指定列車時，則以其輸送之列車既經指定，如仍按前項交付期間計算，殊之意義。且按諸實際，凡屬指定列車運送之貨物，其最大目的端在求運送期間之儘量縮短，以期爭取時效，藉謀運送上之迅速與正確。鐵路為求符合貨商此種希望，故規定在此種情形下，可不受前項規定之限制，而應按

該指定列車應抵到達站之時起經過十小時，為交付期間屆滿。惟此並非凡屬指定列車運送之貨物，其交付期間即非由起運期間及輸送期間所構成之謂（指定列車運送之貨物，均屬整車貨物，故無接送期間）。特依其實際情勢，殊無予以分別計算之必要耳。如必欲詳予分割，則自承運之時起至該指定列車出發之時止，對其起運期間，而自列車出發之時起至列車應抵達站之時止另加十小時，即為其輸送期間，二者相加所得之日數或時數之和，即構成一整個之交付期間，與前述公式並無不合，惟不受其規定日數之限制而已。

其所以須另加十小時計算者，蓋恐鐵路在運送過程中或不免稍有遲誤，以及列車到達目的地後車輛之摘放調送，與夫到達站交付之準備等，尚有不少之手續待理，必須稍予放寬其時限，俾克從容完成其使命也。

三、交付期間之展長：交付期間設定後，鐵路即有在此規定期限內以為運送之義務，否則，即為遲延交付，應對貨商負損害賠償之責。但若貨物之遲延交付，因不應歸咎於鐵路之事由而致者，如亦令鐵路負責，未免過當，故再規定在此種情形下，其遲延之日數，應視為展長之日數。同時，對於存站待領之貨物，如已發出貨到通知時（或經免除責任特約，不需貨到通知，或不能通知而已準備交付時），其以後之時間，除應歸咎於鐵路者外，應視為未超過交付期間。（未完待續）

交 大 人

## 莫學長葵卿

### 榮獲景星勳章

行政院因四十八年八七水災，重建工作中，莫學長主持鐵路搶救及重建工作，策劃週密，把握時間，使南北交通無阻，功績卓著，經呈准 總統，並奉四十九年十月卅一日臺總字第七二〇號令頒授三等景星勳章乙枚。

交 大 人

## 六十五週年校慶及友聲第一百期刊特大號要目預告

- |                  |     |
|------------------|-----|
| 詹天佑年譜的編述         | 凌鴻勳 |
| 交大求學回憶           | 黎東方 |
| 美國國際貿易區的經營近況及其展望 | 鈕伯英 |
| 內部檢核             | 蔣山  |
| 現代化廣告與企業發展       | 蘇在山 |
| 海洋與國家興亡          | 鮑雨霖 |
| 西山葬父             | 孫源楷 |
| 輪機發展之途徑及因素       | 黃正榮 |