

我國修改條約之運動

編 續 庫 文 方 東

國 修 改 條 約 之 運 動

編 主 王 雲 五
李 聖 五

東 雜 社 十 年 念
方 誌 三 週 紀 刊

商 務 印 書 館 發 行

中華民國二十二年十二月初版

(二一七六七)

東方文庫續編 我國修改條約之運動一冊

每冊定價大洋壹角

外埠酌加運費匯費

主編者

王雲 聖五

發行人

王雲 河南路五

印刷所

上海商務印書館

發行所

上海商務印書館及各埠

版 翻
權 印
所 必
有 究

我國修改條約之運動

目次

我國航權喪失之經過及其影響·····	盧化錦（一）
收回會審公廨問題·····	陳霆銳（三七）
一九二八年國民政府修改不平等條約之成績與批評·····	朱 傑（四八）

我國航權喪失之經過及其影響

盧化錦

一

我國航權之喪失，及其現行辦法，有經條約規定者，有爲政府默許者；有先見諸事實，而後形之條約者，亦有條約所未詳載，而事實特爲之擴充者。其經條約規定者，有因戰敗求和，不得已而讓步者，亦有因外交失策，甘自放棄者。前者屬於武力，尙可諉爲事非得已，後者本可於折衝樽俎間，保全國權，乃亦拱手讓人，寧非可痛。查一國之航權有二：卽（一）沿岸及內河內港航行專有權，及（二）本國航業之

保護權是也。前者卽一國沿岸及內河內港航行，爲本國商民特有之權利，非外人所能共享之謂。後者爲一國政府，對於本國商民經營之航業，得以種種方法保護獎勵之，而於外人經營者，得設法限制之之權利也。此二種特權，本獨立國家所應有，而我國則均已喪失，茲將其經過分述於下：

（甲）沿岸及內河內港航行專有權之喪失 欲述我國航權喪失之經過，須先對於各種航行之意義，爲簡單之說明：（一）遠洋航行，卽國與國間之直接海運事業也。近來以運輸方法之改良，及商務之發展，國際間交通頻繁，各國對於國際航行，大抵均採互惠主義，各就其沿海諸口岸中，特爲他國開放一定之商埠，容許他國船舶之往來，因而己國船隻，亦得出入於他國沿海所開放之通商口岸。我國現時尙無遠洋航行船舶，但將來於國際航行之互惠主義，則不妨採行。（二）沿岸航行，卽在我國沿岸

線上，自一通商口岸至其他通商口岸間之航行也。(三)內河——長江及珠江——通商口岸間之航行(四)內港行輪，即通商口岸與非通商口岸間，或經中國政府特許之兩非通商口岸間之航行也。以上第一項，因非本文範圍所及，故不論，其第二、三、四各項，分別詳述於下：

1) 沿岸航行權喪失之經過 沿岸貿易，各國多視為本國商民獨享之權利，外國船舶，不得染指其間，前已略言之。如英國自一六一五至一八四九年所行之航海條例，不但禁止外國船在英國沿岸貿易，即歐洲各國與英國之間，除英國船隻或貨物所從出地方之船外，亦概不許貿易。美、德、日本及其他多數國家，均有禁止外國船舶在本國沿岸航行之成例，維持至今。而美國且以沿岸貿易，不適用內國待遇，明訂條約之中，如一八五二年美荷通商航行條約云：

『任何一方，對於彼方船隻，無論來自何處，較之本國船隻，不得加增稅捐，或其他各課。』

但同約又規定云：

『但兩國之沿岸貿易及沿海漁業，祇許本國船隻經營，不得適用前項章程。』

我國將來改訂商約，宜採取美國方針，明白規定。但清廷官吏，不特無美政治家顧慮周詳，審慎至當之遠識，即普通國際間權利義務之情勢，及本國經濟地位之實況，亦復茫無所知，致我國航權，喪失殆盡，言之痛心。查沿岸貿易之見諸條約，始於道光二十二年之中英江寧條約，該約第二款：

『准英國人民，帶同所屬家眷，寄居沿海之廣州，福州，廈門，寧波，上

海等五處港口，貿易通商無礙 (To reside for the purpose of carrying on their mercantile pursuits without molestation or restraint)』

照此規定，事實上英國船隻，已能自由航行於五口之間，惟條文未明白說出耳。至咸豐八年中英續約（即天津條約）成，其第十一款：

『牛莊，登州，台灣，潮州，瓊州等府城，口，嗣後准英商亦可任意與無論何人買賣船貨隨時往來 (To proceed to and fro at pleasure with their vessels and merchandise)』

此款不啻將以前默許之沿岸通商口岸間之航行權，以條文明白證實之。其後沿岸商埠，愈開愈多，外船航行之範圍愈廣，我國沿岸航行權之喪失，亦隨之愈深。他國援引最惠國待遇條款，均享受同等待遇。即無約

國之船舶，亦得均霑此利，自由往來，誠可異也，

(2) 內河航行權喪失之經過 查沿岸航行，各國雖多視為本國商民之特權，然若英比，南美，中美諸邦，因特殊情形，尚有許外商參加經營者，至內河航行，則各國均不准外人染指其間。奈我國內河航行權，竟亦隨沿岸航權之後，相繼喪失。其最初見諸條約者，為咸豐八年中英續約第十款：

『長江一帶各口，英商船隻，俱可通商。』

但同款又云：

『……准將自漢口溯流至海各地，選擇不逾三口，准為英船出進貨物通商之區。』

故本款雖許英船在長江各口通商，而祇能駛至漢口，即漢口以下，通商

亦以三口岸爲限，仍略寓節制之意。光緒二年中英煙台會議條約第三端，添開宜昌蕪湖兩口，於是英船遂得溯江至漢口以上。光緒二十一年馬關條約第六條，更開湖北之沙市及四川之重慶爲通商口岸，且許日本輪船從湖北宜昌溯長江以至四川重慶。其後沿長江通商口岸，日益加多，於是長江沿岸，自上海經鎮江，南京，蕪湖，九江，漢口，岳州，長沙，沙市，宜昌，萬縣以至重慶，水道數千里，盡爲外輪橫行之區矣。不特此也，光緒二十八年中英續議通商行船條約第五款內載：

『中國允於兩年內除去廣東珠江人工所造阻礙行船之件。』

其後沿珠江商埠，亦日益開闢，於是外輪又得暢行於廣州，江門，三水，梧州，南寧之間。然此猶僅限於通商口岸也，乃其後以外人在我國航業擴張之結果，其航線遂由通商口岸而漸侵及非通商口岸。此種非通商口

岸，可分爲兩種：(一)輪船停泊處所 (Port of Call)；(二)旅客上下處所 (Passenger Station)。前者可以上下客貨，後者則祇能搭客。茲先言前者，光緒二年中英煙台會議條約第三端：

『至沿江安徽之大通，安慶，江西之湖口，湖廣之武穴，陸溪口，沙市等處，均係內地處所，並非通商口岸，按長江統其章程，應不准洋商私自起下貨物，今議通融辦法，輪船准暫停泊，上下客商貨物：』是爲外輪能航行非通商口岸之始。其後光緒二十三年中英續議緬甸條約附件內載：

『並將江門，甘竹灘，肇慶府及德慶州城外四處，同時開爲停泊上下客商貨物之口，按照長江停泊口岸章程，一律辦理。』

復次，光緒二十八年中英續議通商行船條約第十款：

『茲將廣東省內之白土口，羅定口，都城作爲暫行停泊上下客貨之處，按照長江停泊章程辦理。』

是爲輪船停泊處所先後開放之經過。至旅客上下處所，不准私自起卸貨物，惟搭客暨隨帶之行李，可以上下，但行李內不得夾帶應納稅之物件，違者即將行李充公。此等處所，經光緒二十四年修改長江通商章程第二條之規定，爲湖北之黃子崗，黃州，荊河口，新堤，江蘇通州之蘆涇港，泰興縣之天星橋及江陰，宜興等處。其後光緒二十八年中英續議通商行船條約第十款後半段，復添闢廣東之容奇，馬寧，九江，古勞，永安，後瀝，祿步，悅城，陸都，封川等十處，共記十八處。

由上以觀，沿江外輪航行，由通商口岸而及於輪船停泊處所及旅客上下處所，而長江沿岸實行之辦法，未幾即適用於珠江。長江之珠江因

之外輪所至，經濟侵略隨之；禍患之深，中於腹心，良可慨也。

(3) 內港航行權喪失之經過 所謂「內港」(Inland Waters) 卽達到非通商口岸之河流也。故內港航行者，一通商口岸與「內地」間，或經中國政府特許之兩「內地」間之航行也。「內地」者，卽非通商口岸或輪船停泊處所之謂也，故「內地」有時亦可在沿海岸一帶。「內地」與輪船停泊處所，同爲非通商口岸，但其不同之點有三：(一) 輪船停泊處所均經條約明白規定，其數有限，而「內地」則可因輪船公司之呈請，隨時開放。(二) 輪船停泊處所，皆在沿長江沿珠江一帶，而「內地」則大抵在內港小川。(三) 輪船停泊處所，乃輪船航行兩通商口岸間，沿路所經之地，用以上下客貨者，而「內地」則爲某通商口岸與該「內地」間直接或間接航行貿易之目的地，而非路經之處所。外輪

航行內河，已非獨立國家所宜有，至內港亦行外輪，更屬舉世所無；乃我國併此而喪失無遺，可痛孰甚！惟於敘述內港航行權喪失之先，必於上海蘇州杭州間之航行問題，爲簡單之說明。光緒二十一年中日馬關條約第六款：

『日本輪船，得駛入下開各口，附搭行客，裝運貨物……從上海駛進吳淞江及運河以至蘇州府杭州府。』

翌年頒佈蘇杭滬三處貿易試辦章程，華洋船隻，均可往來貿易，此實爲我國內港航權喪失之嚆矢。但嚴格而論，此種航行，既非內河航行，因蘇州杭州位置不在長江兩岸，但亦決非內港行輪，因蘇州杭州均經同約第六款開爲通商口岸。證以滬蘇杭間航行，自開始迄今，既不適用長江航行章程，亦不適用內港行輪章程，而特以蘇杭滬三處貿易試辦章程

管理之，可知外人決不能藉口蘇杭滬航線之開放，要求在其他內港，享受同樣權利。乃英人竟悍然要求，而爾時總理衙門，亦糊塗允許之，令飭總稅務司，妥議章程，遂於光緒二十四年五月二十五日頒佈內港行輪章程九款，其第一款云：

『中國內港，嗣後均准特在口岸註冊之華洋各項輪船，任便按照後列之章，往來專作內港貿易，』

於是我國水道，無論巨川支流，凡可以行輪者，均因此規定，而完全開放於各國商輪。其後於同年七月十八日，續有增訂，但原則不變。然此項章程，完全由中國政府自動頒佈，本可隨時任意變更，不意光緒二十八年中英續議通商行船條約（即馬凱條約），首將此項章程作為附件，明文訂入。其第十款云：

『茲因光緒二十四年所訂中國內港行輪章程，准特在通商口岸註冊之華洋各項輪船，行駛貿易，又因是年五月七月先後所訂此項章程，間有未便，是以彼此訂明，應將此章從新修改，附載此約。惟此章程應按照遵行，直至日後彼此允願更改為止。』

又光緒二十九年中日通商行船條約第三款：

『中國國家，允能走內港之日本各項輪船，在海關報明，由通商口岸往來報明之內港地方貿易，應悉照正續各項章程辦理。』

同約第八款：

『光緒二十四年五月七月先後所定內港行輪章程，間有未便，是以中國允將此章程從新修補，附載此約，惟此章程應按照遵行，直至日後彼此允願更改為止。』