



外人在華享有內河航行與沿海 貿易權之條約根據

于能模

考今日國際通例，凡獨立國家，莫不保留其內河航行與沿海貿易權

以爲國民享受之用，其理由有二：(一)政治的，凡在一國領水內之航業，

其國民應有優先權；(二)經濟的，本國領水內之航業，爲向外發展商業

之基礎。因此各國咸以此兩種權利爲國民權。查各國條約，雖亦有允許

外人得享有內河航行（如一八五一年英比商約第十四條，及一八八

〇年英秘商約第二條）或沿海貿易權者（如一八八六年英希條約

第七條及一八六二年英國薩爾瓦多條約第三條），然皆以相互爲條

件。至如中外條約，僅加以片面之規定者——祇規定中國允許對方國

人民享受此兩項權利，至中國人民在對方國能否同樣享受，並無明文

——實爲變例。此類不平等條約，其已屆滿期，經我國宣告廢止者，固應

失效，即尙未滿期者，亦可援引情勢變遷之原則（The change of

circumstances），通告對方，即予廢止，另訂新約。故收回內河航行與沿

海貿易權，在原則上，已不成問題，所爭者遲早而已。

按外人在華享有內河航行與沿海貿易權，有始於咸豐八年者（如

英）有始於民國七年者（如瑞士），其時代既不相同；有以條約規定

者（如英），有以最惠國條款取得者（如俄），其根據又非一律。當此

預備收回之際，吾人實有明瞭其歷史之必要，爰作斯篇，以備參考。

一 內河航行

查中外條約，准外人在華享有內河航行權，實自咸豐八年（一八五

八）中英天津條約始。該約第十款規定：「長江一帶各口，英國船隻，俱

可通商。」惟是時長江上下游盜匪未靖，故僅規定鎮江一處，准於一年

後開爲商埠，允許英人通商，其餘各處，須俟地方安定，然後由中英兩國，

擇定自漢口順流至海，以爲英船出入貿易之區。但沿江總數，不得逾三

口（見該約第十款）。至同治元年（一八六二）長江通商章程，乃依

據前約，指定三口爲鎮江，九江，漢口，以爲英船貿易之所。

87317

此後各國相繼效尤，或以條約明文規定，或應用最惠國條款，而與英國享有同樣權利。至歐戰前止，在華享有內河航行權者，凡十有八國。其中以條約明文規定者，凡十有二，其餘六國，皆為利用最惠國條款者。茲列表分示如下：

(一) 以條約明文取得在華內河航行權之國家 (共計十二國)：

英國 咸豐八年 (一八五八) 中英天津條約第十條。

法國 同治四年 (一八六五) 之換文中，始明白規定。但咸豐八年中法天津條約第四十款，有最惠國待遇之規定。

美國 光緒二十九年 (一九〇三) 中美續議通商行船條約，始以明文規定 (第十二款第一項)。但咸豐八年之中美天津條約第三十款，已有最惠國條款之規定。

丹麥 同治二年 (一八六三) 中丹天津條約第十一款。

荷蘭 同治二年 中荷天津條約第二款。

西班牙 同治三年 (一八六四) 中西和好貿易條約第五款。

義大利 同治五年 (一八六六) 中義通商條約第十一款。

奧國 同治八年 (一八六九) 中奧通商條約第八款。

德國 光緒六年 (一八八〇) 中德續修條約第一款。

日本 光緒廿二年 (一八九六) 中日通商行船條約第五款。

墨西哥 光緒二十五年 (一八九九) 中墨通商條約第六款。

瑞典 光緒三十四年 (一九〇八) 中瑞通商行船條約第六款。

款。

(二) 以最惠國條款取得在華內河航行權之國家 (共計六國)：

俄國 咸豐八年 (一八五八) 中俄天津條約第十二條。

秘魯 同治十三年 (一八七四) 中秘通商條約第八款。

巴西 光緒七年 (一八八一) 中巴通商條約第五款。

比利時 同治四年 (一八六五) 中比通商條約第十一款。

葡萄牙 光緒十三年 (一八八七) 中葡通商條約第十一款。

瑞士 民國七年 (一九一八) 中瑞通好條約附件。

歐戰以後，德、奧、俄三國，相繼喪失其昔日在華之地位。民國十年 (一九二一) 五月二十日中德協約第三條，有下列之規定：『此國人民，在彼國境內，得遵照所在地法律章程之規定，有游歷居住及經營商務或工業之權利。』內河航行，雖可視為包括在『經營商務』四字之內，然既曰『得遵照所在地法律章程有此項權利』，是德人已承認此後能否享有此項權利，一以吾國法律為衡，則其昔日依舊條約取得之權利，應即取消，更不待言矣。

至民國十四年 (一九二五) 中奧通商條約，除第一條與上述中德協約第三條有同樣之規定外，復於第十三條加以明確之規定：『兩國政府互相約允對於彼此之商船，與以自由駛入所有已開商港之權。』此乃指由此締約國之某商港。至彼締約國之某商港而言。本為國際通例。但既明訂彼此商船，只得享有此項權利，則在我國由甲口岸至乙口岸。

岸之沿海貿易權，與國商船，當然不能享有，而內河航行權更無論矣。

又關於俄國，民國十三年（一九二四）解決中俄懸案大綱協定第八條規定：『兩締約國政府，允將兩國邊界江湖及他種流域上之航行問題，按照平等相互之原則，在前條所定之會議中規定之。』今中俄會議，雖未成立，然在原則上，俄國亦已承認放棄在華之內河航行權矣。

今述各國在華享有內河航行權之條約根據既畢，對於此項權利之範圍，不可不略加論述。

最初中英訂立天津條約時（咸豐八年即一八五八年），中國僅允許在長江沿岸開放三口，且除鎮江外，其餘二口，因盜匪未靖，不能同時指定。至同治元年（一八六二）長江通商章程，始擇定三口為漢口，九江，鎮江三處，以為英船貿易之所，并規定：『沿途不准私自起卸貨物，如違船貨均可入官，』是爾時尚有森嚴之限制也。

然自此以後，允許外船貿易之所，逐漸增加。光緒二年（一八七六）中英煙台條約規定：英船得在大通，安慶，湖口，武穴，陸溪口，沙市等處停泊，上下客商貨物。光緒六年中德續約，有同樣之規定，並增加宜昌，蕪湖，溫州，北海，吳淞等處為德船停泊起卸客貨之處。光緒二十二年（一八九六）中日馬關條約與中英煙台條約同，所異者惟以吳淞易沙市而已。光緒二十四年（一八九八）修改長江通商章程第二款規定：凡有約各國之商船，准在鎮江，南京，蕪湖，九江，漢口，沙市，宜昌，重慶，八處往來貿易，並准在大通，安慶，湖口，陸溪口，武穴等處起卸貨物，是彷彿將各特

別條約集成一普遍公約矣。

除長江外，其他內河，亦有允許外輪航行者：如光緒二十三年（一八九七）中緬條約附款專條，開放梧州，三水，江根為通商口岸，允許外輪由香港至三水，梧州，由廣州至三水，梧州往來，並得在江門，甘竹，肇慶，德慶，四處停泊上下客商貨物是也。

上述之條約及章程，均採用列舉辦法，故尚有確定之範圍。至光緒二十九年（一九〇三年）中日通商行船續約附件一（中日續議內港行輪章程）規定：『日本輪船，可向中國人民，在河道兩岸租棧房及碼頭，不逾二十五年租期。如彼此兩願續租，亦可從新再議。』見該章程第一款。已屬漫無限制，尤荒唐者，該章程第四款規定：『中國不許日本輪船行駛之內河，則華輪亦應一律禁止。』幾不承認中國有領土主權矣。是可忍，孰不可忍？此吾國之所以不能不急謀收回內河航行權也。

一 沿海貿易

按吾國以沿海貿易權允許外人，實始於道光二十四年（一八四四）中美望廈及中法黃埔兩約。中美望廈條約第三款規定：『合衆國人民之船隻在五口者，裝載貨物，互相往來，俱聽其便。』中法黃埔條約第二款規定：『所其佛蘭西船，在五口停泊貿易往來，均聽其便。』是美、法兩國，於道光二十四年，已取得五口間相互往來之沿海貿易權矣。

所可異者，英國與吾國訂約，關於取得權利一節，事事占先，獨關於沿

海貿易一端，在最初時期之中英各約中（如道光二十二年（一八四

二）中英南京條約，及翌年虎門寨續約，均無規定。至咸豐八年之中

英天津條約第四十七款，雖載明「英商船隻，獨在約內准開通商各口

貿易，如到別處沿海地方私做買賣，即將船貨一併入官，」但不得視為

包括沿海貿易權，因其並無（在各口間互相往來各聽其便）之語也。

惟此時英國商民，已可依據上述中英天津條約第五十四款，取得最惠

國待遇，故在實際上，已可與美、法兩國，享受同等權利矣。然英國猶以為

未足，於光緒二十八年（一九〇二）中英商約所附續議內港行輪修

改章程第八款，更加以明白之規定：

「此項輪船（由稅務司報明並經商務大臣會同該省督撫批准

者）准在口岸內行駛，或由通商此口至通商彼口，或由口岸至內

地，並由該內地處駛回口岸，並准報明海關，在沿途此項所經貿易

各埠上下客貨，但非奉中國政府允准，不得由內地甲處至乙處。」

依此條文規定，英船不但在各口岸間可以往來貿易，且在口岸與內

地間，亦得互相往來貿易矣。

除美、法、英三國外，其他以條約明文取得沿海貿易權者，尚有丹麥等

八國；以最惠國條款取得者，又有俄、德等六國，茲列表分示如左：

(一) 以條約明文取得中國沿海貿易權者（共計十一國）：

美國 道光二十四年（一八四四）中美望廈條約（第三款）。

法國 同年中法黃埔條約（第二款）。

英國 光緒二十八年（一九〇二）中英商約所附之內港行

輪章程，惟在是年前（即從一八五八年始），英國商民已享

有最惠國待遇矣。

丹麥 同治二年（一八六三）中丹天津條約（第十一款）。

荷蘭 同治二年（一八六三）中荷天津條約（第二款）。

西班牙 同治三年（一八六四）中西和好貿易條約（第五

款）。

比利時 同治四年（一八六五）中比通商條約（第二十一

款）。

義大利 同治五年（一八六六）中義通商條約（第十一款）。

奧國 同治八年（一八六九）中奧通商條約（第八款）。

日本 光緒二十九年（一九〇三）中日通商行船續約（第

五款）。

瑞典 光緒三十四年（一九〇八）中瑞通商行船條約（第

六款）。

(二) 以最惠國條款取得在華沿海貿易權者（共計六國）：

俄國 咸豐八年（一八五八）中俄天津條約（第三條）。

德國 咸豐十一年（一八六一）中德通商條約（第四十款）。

秘魯 同治十三年（一八七四）中秘通商條約（第八款）。

巴西 光緒七年（一八八一）中巴通商條約（第五款）。

葡萄牙 光緒十三年（一八八七）中葡通商條約（第十一款）。

瑞士 民國七年（一九一八）中瑞通好條約附件。

如前所述，歐戰以後，德奧二國同時喪失其在華昔日之地位。至於俄國，亦於民國十三年解決中俄懸案大綱協定內聲明：『嗣後無論何方，不訂立有損失對方締約國主權及利益之條約及協定。』細察俄國之所以願訂立此項條文，實在原則上先已默認放棄一切有損害我國主權之條約及協定，沿海貿易權，當然在承認放棄之列，毫無疑義也。

然外人在華享有沿海貿易權，雖或以條約明文為根據，或以最惠國條款為理由，其憑藉各不相同，而其損害吾國主權則一。惟在中外條約中，關於沿海貿易，亦有規定最惠國待遇而以相互為條件者，如光緒二十五年（一八九九）中墨北京條約第十一款規定。

『兩國商船，准在彼此現在或將來開准通商各口與外洋貿易，但不在一國之內各口岸，往來載物貿易；蓋於本國之地，往返各口運貨，乃本國子民獨有之利也。如此國將此例施於別國，則彼國商民，自應一律均霑，但須妥立互相酬報專條，方可照行。』

據此以觀，較其他中外條約之僅有片面規定，只許外人享有是項特權者，已大勝一籌矣。

三 結論

內河航行與沿海貿易，依國際通例，既均視為國民權，則我國奚必獨

自慷慨，任令外船縱橫，如入公水（國際河流）公海，漫無限制乎？故我國民政府成立以來，即以收回此兩種權利為職志，今一面已由交通部設立上海、天津、漢口、哈爾濱四航政局，為實際上之準備，一面由外交部與他國訂約時，復加以明文之規定：『彼此締約國，各保留此項權利於國民。』如新訂之中國波蘭條約第十四條，中國捷克條約第十五條，皆本此宗旨而規定者也。竊考外國間以條約規定各保留沿海貿易權者，亦甚多，茲略舉數例，以殿斯篇：

一八六五年 法國與瑞典那威條約第四條；

一八六六年 英國哥倫比亞條約第九條；

一八六八年 英國與奧匈條約第二條；

一八七四年 法俄條約第十條；

一八八一年 法葡條約第二十三條；

一八八二年 英法條約第八條；

一八八四年 法與奧匈條約第八條；

一八八六年 法國與墨西哥條約第十九條；

一八八九年 英埃條約第五條；

一九〇五年 英國羅馬尼亞條約第十條。

至於內河航行權，各國向例，乃絕少允許外人享有者，故不必在條約中加以保留，非如我國之昔日既以條約允許外人，今日不得不復在條約中明定收回也。