

116334

苏联国有海船的 豁免权

弥沙拉著

0221

/1135

K1

法律出版社

苏联国有海船的豁免权

В. Ф. 弥沙拉著

刘 丁译

又

法 律 出 版 社

1957年·北京

В. Ф. Мешера
ИММУНИТЕТ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ
МОРСКИХ СУДОВ СССР

Издательство
“Морской транспорт”
Москва 1950 Ленинград

本書根据“海上運輸”出版局莫斯科—列宁格勒 1950 年 版譯出

苏联国有海船的豁免权

(苏)В. Ф. 弥沙拉著

刘 丁譯

*

法律出版社出版(北京东四牌楼十二条毛君堂 9 号)
北京市書刊出版業營業許可証出字第 066 号

北京外文印刷厂印刷 新华書店發行

*

787×1092 1/32 · 2 $\frac{4}{16}$ 印張 · 41,000 字

1957 年 3 月第一版

1957 年 3 月北京第一次印刷

印数: 1—1,800 定价: (7)0.22 元

統一書号: 3004 · 11

目 录

作者的話.....	2
第一章 海船——苏維埃国家的社会主义财产.....	3
第二章 国有海船在国际法上的地位.....	18
第三章 苏联国有海船的豁免权.....	52
第四章 海船地位的确定.....	61

作 者 的 話

这本小册子对苏联海船处于外国領水时的法律地位的問題有所闡明。

苏联海船为国家所有，享有司法上的不可侵犯权，这在国际法上称之为“国有海船的豁免权”。

在资产阶级国家中，那些受船舶公司豢养的资本家的走狗們反对国有海船的豁免原則。例如某些资产阶级国家，为了资本主义企业主的利益，就在 1926 年締結了一个专门的协定，这个协定的愚蠢的發起人企圖使国有海船与私有海船处于同等的地位。

苏联一贯坚持国有海船豁免的原則，因为这一原則的依据是：承認各国之間主权平等和一个国家不受另一国家的法律管轄。

本書目的是使苏联的海員們、海上的經紀人、航运公司法律部門的工作者和航海学校的学生們了解这些具有现实意义的国有海船的豁免权問題。

В. Ф. 弥沙拉

第一章 海船——苏維埃国家的社会主义财产

偉大十月社会主义革命标志着苏联海船史上一个新的紀元，并为苏維埃国家航海事業的进一步發展創造了必要的前提。

从社会主义国家成立的初期起，苏維埃政府就很重視海上运输船舶，認為它們在国民經济中具有重要的作用。在1917年11月，苏維埃政府就頒布了法令，根据这个法令，貿易航海和商港事务轉归“全俄海运与河运工作人員中央委员会管理”，这样一来，就把这些事务置于劳动人民监督之下了。这一法令頒布后，俄罗斯帝国法典中关于允許把俄国商船出讓并抵押給外国人的那些条文就失效了。所有在第一次世界大战开始之后締結的关于把俄国商船卖給国外的契約一律認為無效并且以后不准再締結此类契約。

这些措施保护了苏維埃国家的运输船舶，使资本主义公司不可能把苏維埃国家的船舶送交外国企業主；从而使它們不可能处于列强控制之下。

根据1917年12月12日的政府決議，組織了一个专门委员会，从事發展苏維埃国家航海事業的工作。

所有这一切都是为建立苏維埃国有海船而采取的准备措施。

在苏联海船史上最重要的事件是苏俄人民委员会“关于商船国有化”的法令。

这个法令是1918年1月26日颁布的，法令宣布，凡属于股份公司、商号和个人经营的大企业所拥有的运输货物和装载旅客的各种海船和河船的航运企业，连同其全部动产和不动产、资产和债务一律是苏维埃国家的全民的不可分割的财产。

为了补充“关于商船国有化”的法令，1918年5月18日曾经在国民经济最高委员会主席团会议上批准了给水上运输总局的指令。

没有国有化的只是某些不适宜于货运和客运的船舶以及某些属于在劳动组合基础上建立起来的小企业的渔猎船舶。

以后颁布的各种立法文件，不论是全联盟意义的，或者是共和国意义的，都像船舶实行国有化的这个法令一样，其目的都是在把苏联的海上交通工具集中在国家的手中，这些文件从根本上取消了私人对海上交通工具的私有权，规定了不得为私人所有的那些船舶的标志。

1929年6月14日苏联中央执行委员会和人民委员会决议所批准的“苏联海商法典”准许（苏联公民）具有私有权的只限于下列船舶：

（甲）载重量不超过50吨的船舶；

（乙）装有机机械发动机，功率不超过15正指示马力，而在个别区域内——不超过20正指示马力的船舶。

（丙）用于体育运动的船舶；但装有发动机，功率

在10疋指示馬力以上的船舶除外。

(丁) 用于捕魚和猎兽的各种船舶，但装有机 械發动机，而总吨位在20个登記吨数以上的船舶除外。

同时还規定，上述(甲)(乙)兩項所規定的船舶，每人只限于一艘。

因此，在“关于商船国有化”的法令頒布以后，私有海船在苏联海运組成中就居于無足輕重的地位。

商船收归国家所有，就成为全体苏联人民的財產。

苏維埃人民爭取船舶国有化的斗争，是在俄国資产階級得到資本主义各国政府的積極支持，而激烈抵抗苏維埃政府的情况下进行的。

这种抵抗实际上是帝国主义者反对苏維埃共和国总斗争中的一个环节。

外国資产階級政府之所以联合起来企圖抵抗苏維埃政府对本国海船进行国有化的行动，乃是由于船舶国有化是为了使苏維埃人民摆脱俄国資本家和外国資本家的一种措施。

在頒布了海船国有化法令一个星期之后，駐彼得格勒的外交团所提出的声明是对苏維埃国家一种最粗暴的攻击。外交团声称，苏維埃政府关于对資本主义財產实行国有化的法令在外交团成员看来“是不存在的”①这一声明之厚顏無耻，真是況古未聞。不但如此，外交团的成員在一个国家的境內，受到了殷勤的款待，現在該团竟成为一心一

① 1918年2月2日駐彼得格勒的外交团抗議書。見1918年2月15(2)日，第26号(290)“消息报”。

意破坏这个国家国内法的一种組織，这一事实本身就是蹂躪国际礼貌和国际慣例基本原则的一种史無前例的事件。

在国内战争和武装干涉时期，那些落入沙皇將軍和外国干涉者手中的俄国战艦和輔助艦都被拐到国外或者被毀掉了。

应当收归国有的，但在1918年1月26日法令頒布时位于苏維埃国家領水以外的私有商船和被潰敗的殘余白軍于逃跑时帶往国外的私有商船，仍繼續由侨居国外的旧船主經營，或被白衛軍軍官变卖殆尽。

从苏联亡命出去躲藏在国外的弗兰格尔軍隊中的白衛分子在地中海沿岸的港埠公开出售他們从俄罗斯拐帶出来的商船。尽管苏維埃政府提出了强烈抗議，要求外国政府立即采取措施归还那些从对船舶具有無可爭辯的所有权的苏联人民手中盜窃去的海船，但是这些船舶还是被出售了。

在1920年12月19日外交人民委員部的照会中指出：“……这样的拍卖，只有得到在其領土上进行拍卖的这个国家的同意，才可进行”。

1921年8月18日，苏維埃政府以無線电广播向外国宣布說，对于在干涉时期被非法掠夺的并移至国外的俄国船舶，苏維埃政府保留有一切权利。同时宣布說，凡是未經苏維埃政府同意，一切有关这些船舶的交易，都不能認为是合法的。尽管有苏維埃政府的抗議，尽管苏維埃政府指出这些船舶“……應該作为俄国政府的合法财产交还給它”。但出售的情况仍旧在繼續發生。外国政府不仅不把屬於苏

維埃國家的海船交還給它，而且自己還從事於這些船舶的出售。

當弗蘭格爾匪徒從克里木逃竄時，把巨型裝甲艦“意志”號、“喬治無敵”號、巡洋艦“鑽石”號、魚雷艇“逍遙”號、“強力”號、“光輝”號、炮艦“威嚴”號、“燕子”號和三艘潛水艇、運輸艇“珂琅施塔德”號以及其他一些輔助艦艇都拐走到比塞大去了。^①

法國政府雖然承認了隱蔽在比塞大的軍艦是俄羅斯政府的財產，但是它拒絕把這些軍艦交還給蘇維埃政府，並通過決議，出售這些軍艦以償還供養弗蘭格爾白衛匪軍所化費的開支。

由於對蘇維埃政府公開的仇視，由於不願意承認社會主義國家是國際法律關係的主體，因而，想出了一種“主意”，把屬於蘇維埃人民的財產而被掠奪去的軍艦加以出售，來抵償沙皇政府和白衛匪軍政府的債權人的債務。

比方說，大家都知道，蘇維埃政府並不是法國的債務人，因而，沒有任何根據可以把沙皇的債務，尤其是把反對社會主義國家的白衛匪徒的債務責成蘇維埃政府負擔。事實上，法國不是蘇維埃國家的債權人，而是它的債務人；因為，法國組織了武裝干涉並以貸款來支持使蘇聯經濟遭受破壞的白衛匪軍，使他們得以苟延殘喘，給蘇維埃國家帶來了物質上的損失。

從法律觀點來看，認為能夠用掠奪和出售某一個國家

① 地中海沿岸屬於突尼斯的一個港口。——譯者注

軍艦的方式来抵偿这一个国家的债权人的债务，这种論断本身就是沒有法律根据的。把这种論断一般地适用于国家与国家的相互关系之中，特别是适用于法国作为另一些国家的债务人的这种关系中，其邏輯上的結論就是任意妄为。

苏維埃政府在1923年7月5日的电报中，向法国政府指出了这一点，它写道：“假如法国軍艦在駛抵美国或英国港灣时，被作为法国债权人的英国或美国政府掠夺去了，毫無疑問，法国是不会泰然置之的”。

为了维护苏維埃国家的利益，为了维护它对所有以前的俄国軍艦和商船的占有权，苏維埃政府終於爭得了在貿易航海条約（这是由于苏維埃国家国际地位的提高而与外国締結的）的条文中列入相当的专门条款。在这些专门条款中指出，所締結的条約条款“决不限制苏联对于旧俄国的一切軍艦和商船的权利，無論这些船舶曾經是俄国政府的财产也好，或者是由于1918年1月26日法令规定应被国有化的和在武装干涉时期被拐到国外的或以其他方法規避国有化的船只也好”。

外国审判机关对于将拐帶到国外的海船归还苏联的案件的审判实践，是同外国政府机关的独断行为很少区别的。

外国审判机关既企圖証明，苏联的船舶国有化的法令是違反资产阶級国家的公共法律秩序的，因而不具有法律效力；就对这个法令加以恶意的攻击。

在这方面，特別显著的是法国的审判机关，甚至在法国承認了苏維埃政府以后，它們还姿意允許作出非难苏維

埃国有化法令的判決。可以做为这种例証的是关于“俄罗斯航运貿易公司”案件的判決。法国法院拒絕把在法国境内原属于这个公司而应该国有化的海船归还給苏維埃国家，法国法院指出，“新的俄国法律具有一种在形式上同我們的（法国的）立法相矛盾的政治社会性質，而我們的立法是以尊重私有财产为基础的；因而，这些規定（苏联国有化法令）是違反法国的公法的，它們不能为法院所認可”。^①

苏維埃法确实具有政治的性質，它表現社会主义国家工人阶级和所有劳动人民的意志。沒有疑問，法国法院所援引的资产阶级法也具有自己的政治性，它表現在法国占統治地位的資本家阶级的意志。然而，这却不能証明法国法院以关于“公共秩序”的专门条款为护符根据自己对外国国家国内政策的論断而做出判決的这种立場是正当的。这种“法律”实践的普遍适用，将会使得各国之間的和平交往沒有可能。

認為苏联关于船舶国有化的法令对于在苏联境外的帝俄海船是無效的这个概念，在英国审判实践中得到了广泛的适用。

这种概念也反映在英国审判机关关于“俄罗斯航海貿易公司”訴意大利公司（1924年9月，在“木星”号輪船完成

① “俄罗斯航运貿易公司”案件的記載，參看 И·彼列契爾斯基和 С·克雷洛夫：“国际私法”，莫斯科，1940年俄文版，第102頁；Д·凱林和 П·維諾格拉托夫：“海上法”莫斯科1939年俄文版，第21—22頁。

了国有化手續以后，停泊于英国的多特摩特港，該公司自苏維埃国家手中买到該船）的案件所作出的判決中。

資產階級审判机关不仅于审理在領土管轄权範圍內（也就是在資產階級国家管轄的領土上）的船舶案件时忽視苏联关于船舶国有化的法令；而且也把这种非法的法律秩序适用到公海口的船舶。

公海上的海船受本国法律的管轄，这一原則已为大家所公認。

譬如說，假如征用的法令可适用于公海上的英国船只；那末，否認苏联国有化法令对在公海上的前俄国船只的效力，起碼是很令人惊奇的。

資產階級政府对于苏維埃当局在船舶国有化問題上的措施所采取的公开敌視态度，由于社会主义国家的巩固，似乎也逐漸变得消極了。已被国有化的帝俄船舶，当它們出現在外国港口时，已普遍地被承認是苏联的财产，被承認是国有的海船了。就是在这个时候，为了要阻止把隱蔽在国外的海船交还给苏維埃国家，当时曾經提出了一种“实际国有化理論”，根据这种理論，船舶归为国有，必須具备苏維埃国家机关事先确已占有此項船舶的条件。

資產階級国家的政府机关似乎是在袖手旁觀，它們宣布說，关于对隱蔽在外国港口中的軍艦实际实行国有化的問題应由审判机关来解决。而审判机关的借口則是：上述軍艦不能被認為是国有化的，因为它們实际上从来没有被苏維埃国家占有过。

因此，人为地制造了一个封鎖圈，这个封鎖圈的参加

人所抱定的唯一目的就在于：不把受国有化法令影响的海船交还给苏维埃人民。同时资本主义国家政府对苏维埃国家的这种敌视政策都被下列一种借口掩饰起来了。似乎不交还军舰既与政府机关无关，也与审判机关无关。

但是，全世界人们都知道，正是资本主义国家的政府机关窝藏了原属于俄国的船舶，使它们规避国有化，使社会主义国家机关不能占有这些船舶。

资本主义国家的政府不仅在隐蔽的港口，而且还在公海积极地包庇和保护这些船舶，赋予这些船舶以悬挂外国旗帜的权利。

对于资产阶级政府机关和审判机关以“实际国有化理论”掩饰其对抗苏维埃政权的措施的立场，苏维埃政府表示不能同意。“苏联海商法典”第十条指出，所有应当国有化的私人船舶，不论其在实际上归谁占有，一律收归国有。

在立陶宛、拉脱维亚和爱沙尼亚的境内重新建立起苏维埃政权以后，对银行、大工业，其中也包括运输企业，实行了国有化，这些企业就变成了全民的财产，也就是国有的财产。

拉脱维亚、爱沙尼亚和立陶宛苏维埃共和国政府机关曾经着手编制国有化海船清单；同时，给所有在国外航行的国有化海船的船长发出指示，要他们依照苏维埃航运机关的指示，从外国某个港口向另外的港口移动。

1940年10月5日拉脱维亚苏维埃社会主义共和国最高苏维埃主席团通过了“关于海运河运企业国有化”的指

令。^①

指令載明：“根据拉脫維亞蘇維埃社会主义共和国宪法（根本法）第6条，对法人和自然人的航运企业，例如：股份公司，合伙商号和个人经营的大企业连同其所有的财产，一律实行国有化，而不论这项财产为何物和在什么地方，其中包括在共和国银行和外国银行中的存款和活期存款，以及属于这些企业的一切权利，这中间也包括对保险赔偿的支付要求等”。

国有化不适用于下列船舶：

（甲）非机械推动，载重量不超过50吨的海船；

（乙）以机械推动，功率不超过15正指示马力的海船；

（丙）用于捕鱼和猎兽的，是所有人生存手段所必需的（最低限度的生活费）和属于在劳动组合基础上成立的小企业的各种船舶，但装有机机械发动机，而总吨位在20吨以上的船舶除外。

共和国和联盟政府机关的进一步的联合措施是取得国有化海船并组织国营海轮公司来经营船舶。

对于在波罗的海沿岸各共和国港口的国有化海船的接

① 爱沙尼亚苏维埃社会主义共和国最高苏维埃主席团也通过了相应的法令。参看1940年10月8日第21号“爱沙尼亚苏维埃社会主义共和国公报”。

以下所叙述的拉脫維亞蘇維埃社会主义共和国最高苏维埃主席团，关于“海运河运企业国有化”，法令的内容，同样也包含在爱沙尼亚苏维埃社会主义共和国最高苏维埃主席团的相应指令的内容中。

收工作由特別組織的委員會有計劃地進行，在這個組織中有海員工會的代表參加。

在這個時候，由於這些共和國的前資產階級政府的那些背叛了自己祖國的外交代表和領事進行阻撓，因而使接收外國港口的海船這一工作變得複雜起來了。例如，1940年秋天，在愛爾蘭港停泊三艘愛沙尼亞船和兩艘拉脫維亞船，這些船舶是應該處於國有化法令效力範圍內的。這里面包括“奧圖”號、“庇萊特”號和“瑪爾”號（船籍港為塔林），“拉瑪瓦”號和“叶維若雅”號等輪船（船籍港為里加）。這些船的船長，依據自己政府的法令，已經簽署了關於移交船舶使之按照全蘇租船聯合公司的契約進行運輸的證明書。但是，背叛了祖國的愛沙尼亞和拉脫維亞的“領事們”宣稱他們受了原有船主的委託，查對這種事情進行阻撓。

祖國的叛徒，愛沙尼亞駐紐約“總領事”卡依夫進行了直接的搶劫，他劫奪了愛沙尼亞的船舶“考特卡斯”號、“茜格涅”號、“庫力薩哈爾”號，組織了所謂“愛沙尼亞——洪都拉斯航運公司”。

顯然，如果沒有某些外國資本主義國家政府機關和審判機關的贊助和積極支持，這種行動是不會成功的。

在許多場合，船長和船員，不顧各色“大使”——祖國的叛徒及其外國代理機關的各種挑撥行為，表現了應有的堅定，並始終矢忠於蘇維埃祖國。

例如，1940年8月，開到了布宜諾斯艾利斯港的愛沙尼亞輪船“卡亞克”號的船長宣布，他只服從自己的蘇維埃政府的命令。在前愛沙尼亞舊領事的壓力下，船長的态度

遭到了阿根廷地方当局的反抗。

他們制造了一个司法案件，誣称船上發生了違反衛生制度的事件，对船长实行起訴。扣留了“卡亚克”号輪船。挑衅未遂，随后又繼之以恐怖行为，船竟因而受伤，但所有这一切并未挫折船长的坚定立場。他虽然在病中，仍然拒絕交出船舶的指揮权，终于在1940年11月23日使輪船离开了港口。

不久，該船駛入了蒙得維的亞，在1940年12月19日為苏联裝載貨物駛入海上。

各个年青的苏維埃共和国（拉脫維亞、爱沙尼亚和立陶宛）有許多国有化的海船都在国外被扣留。在把这些船舶交还到它們祖国港口的問題上，資產階級国家政府机关和审判机关的立場和从前它們对待苏維埃政府在1918年将前俄国的海船实行国有化的措施所采取的極端仇視态度比較起来，是很少有什么差別的。

1941年5月15日爱尔兰法院审理了关于苏維埃国家对国有化了的愛沙尼亚和拉脫維亞海船“奧圖”号、“庇萊特”号、“瑪尔”号、“拉瑪瓦”号和“叶維若亞”号的所有权的案件。

爱尔兰法院借口說，这些船舶从未为苏維埃国家实际占有过，因而否認苏維埃国家对上述海船的所有权。爱尔兰法院所引用的“实际国有化理論”甚至也不符合案件的实际情况。

在这个案件中，海船已归苏維埃国家实际占有，已經由船长所簽署的證明書確認；如果法院是首尾一致的話，在