

Judyta Dworas-Kulik

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II
(John Paul II Catholic University of Lublin, Poland)
e-mail: judyta.dworas-kulik@kul.pl

ORCID: 0000-0002-1990-5497

DOI: 10.15290/mhi.2023.22.02.14

Funkcjonowanie izb morskich w pierwszych latach Polski Ludowej

ABSTRACT

Do zadań izb morskich należało zebranie odpowiedniego materiału dowodowego z wypadku morskiego oraz jego fachowa ocena uwzględniająca wszystkie okoliczności i przyczyny tego zdarzenia. Informacje pochodzące z przeprowadzonego dochodzenia czy też rozprawy stanowiły dla władz ludowych, w tym zwłaszcza Ministerstwa Żeglugi oraz urzędów morskich podstawę do tworzenia zarządzeń lub aktów prawnych mających na celu zapobieganie kolejnym wypadkom morskim. Z wydanych orzeczeń izb morskich można było wywnioskować czy dla podniesienia bezpieczeństwa w żegludze morskiej należało położyć większy nacisk na zwiększenie poziomu kwalifikacji załóg i pilotów morskich, zwiększyć ilość marynarzy obsługujących poszczególne stanowiska na statku handlowym, usunąć wadliwość urządzeń pomocniczych w żegludze morskiej czy też poprawić konstrukcje statków handlowych. Zastosowanie sankcji dyscyplinującej w postaci pozbawienia kapitana statku lub jego pomocnika prawa wykonywania zawodu z uwagi na brak potrzebnych do wykonywania zawodu kwalifikacji lub rażącego niedbalstwa niewątpliwie sprzyjało osiągnięciu pozytywnych wyników w zakresie ograniczania szkodliwości zdarzeń prowadzących do wypadków morskich. Postępujące umaszynowanie statków oraz wzrost mocy prądotwórczej agregatów przy jednoczesnym stałym rozwoju żeglugi i transportu morskiego w niebezpiecznej powojennej rzeczywistości przyczynił się do reaktywowania w 1947 r. izb morskich funkcjonujących na podstawie międzywojennych regulacji prawnych. Problemy funkcjonowania tych organów w pierwszych latach Polski Ludowej obrazują wydane orzeczenia, które nie są na równym poziomie, co wprost świadczyło o brakach kadrowych: doświadczonych

fachowców i znawców polskiego oraz międzynarodowego prawa morskiego. W dotychczasowej literaturze przedmiotu omówiono przede wszystkim rozwiązania ustawowe uchwalone przez socjalistycznego ustawodawcę w 1961 r., co uzasadnia podjęcie tego tematu za pomocą metody historyczno-prawnej i komparatystycznej we wcześniejszym okresie.

The Naval Courts Activities in the Early Years of the People's Republic of Poland

ABSTRACT

Tasks of maritime courts included taking evidence from a sea accident and its proper appraisal, taking account of all the facts and causes of the event. The communist authorities, the Ministry of Navigation and maritime offices in particular, used the information obtained from the proceedings or the trial as the basis for new ordinances or legislative acts designed to prevent further accidents at sea. It could be inferred from the decisions of maritime courts whether in order to increase security in sea navigation, more emphasis was to be placed on increasing the qualifications of the crew and maritime pilots, increasing the number of seamen filling specific posts on merchant vessels, removing the defectiveness of ancillary equipment in maritime navigation, or improving the design of merchant vessels. The application of a disciplinary sanction – i.e. depriving the ship's captain or his assistant of the right to practice their profession on the grounds that they did not have the necessary qualifications or by gross negligence – no doubt favoured positive outcomes in terms of reducing the detrimental effect of incidents leading to sea accidents. The growing use of machinery on ships and the increasing capacity of power generators, along with the steady development of maritime navigation and transport in the perilous post-war reality, contributed to reactivation of maritime courts in 1947 based on the interwar regulations. Procedural problems inherent in the operation of those bodies in the first years of Polish People's Republic are illustrated by the fact that the issued rulings were of varying quality, which clearly showed a dearth of experienced staff and experts in Polish and international maritime law. Contemporary scholars are mainly discussing the statutory instruments enacted by the socialist legislator in 1961, which makes it worthwhile to explore the earlier period using the historical-legal and the comparative method.

Słowa kluczowe: administracja morska, protest morski, urząd morski, sądownictwo morskie, zderzenie statków, izby morskie

Key words: marine administration, sea protest, marine office, admiralty jurisdiction, collision of vessels, Maritime Chambers

Wprowadzenie

W 1918 r. wraz z odzyskaniem niepodległości Polska uzyskała dostęp do morza, co usankcjonował Traktat Wersalski z 1919 r.¹ Powyższe uświadomiło środowisku prawniczemu potrzebę stworzenia polskiego prawa morskiego dostosowanego do potrzeb ustrojowo-prawnych międzywojennej Polski. Brak własnych aktów normatywnych, które mogłyby zastąpić kodeksy pozaborcze skutkowało przyjęciem zasady ciągłości prawa². Na mocy ustawy z dnia 1 sierpnia 1919 r. O zarządzie byłej dzielnicy pruskiej³ przepisy niemieckiego prawa morskiego zostały recypowane do ustawodawstwa II Rzeczypospolitej i w większości nie zostały one zmienione, ani uchylone przez cały okres międzywojenny⁴. Jednak warto dodać, że poniemiecka ustawa w przedmiocie

¹ Zob. Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi z Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 r. (Dz.U. 1920 nr 35, poz. 200). Por. Archiwum Akt Nowych, Delegacja Polska na Konferencję Pokojową w Paryżu, sygn. 135, k. 3-31 [dalej: AAN]. Zob. też J. Dworas-Kulik, *Rzeczowe zabezpieczenie wiarytelności morskich w międzywojennej Polsce*, „Roczniki Nauk Prawnych” 2018, R. 28, nr 3, s. 35; eadem, *Przywilej morski w Polsce w okresie międzywojennym na tle porównawczym*, „Biuletyn Stowarzyszenia Absolwentów i Przyjaciół Wydziału Prawa KUL” 2018, R. 13, nr 2, s. 66; J. Młynarczyk, *Ze studiów nad historią polskiego prawa morskiego*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu” 2012, R. 19, nr 3, s. 16-17; E. Montalbetti, *Ubezpieczenia morskie*, Warszawa 1948, s. 3. Por. Z. Machaliński, *Sprawy morskie Polski – Kazimierz Porębski*, Gdynia 1996, s. 5-10; A. Makowski, *Problemy polityki morskiej państwa polskiego 1918–2006*, [w:] *Marynarka Polska (1918–2008)*, red. J.K. Sawicki, t. 1, Gdynia 2009, s. 110-111.

² Dnia 14 grudnia 1918 r. odbyło się pierwsze posiedzenie Komisji Prawa Morskiego działającej przy Towarzystwie Prawniczym w Warszawie. Prace Komisji pod przewodnictwem Jana Jakuba Litauera trwały do 12 czerwca 1919 r. Potem zostały przerwane z uwagi na sytuację polityczną w Polsce i ryzyko utraty niepodległości. Ponowne prace nad unifikacją Kodeksu morskiego i rzeczowego rozpoczęły się w 1932 r. Dnia 1 grudnia 1934 utworzono Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego, do którego celów należało m.in. współpraca przy tworzeniu polskiego kodeksu morskiego. Wybuch II wojny światowej uniemożliwił zakończenie prac nad kodyfikacją Kodeksu morskiego. Zob. *Komisja Kodyfikacyjna Rzeczypospolitej Polskiej. Dział Ogólny*, t. 1, z. 16, Warszawa 1934, s. 7-8; *Komisja Kodyfikacyjna Rzeczypospolitej Polskiej. Dział Ogólny*, t. 1, z. 17, Warszawa 1937, s. 20-23. Więcej na ten temat: J. Sułkowski, *Prace nad kodeksem morskim i rzeczowym w okresie międzywojennym*, „Technika i Gospodarka Morska” 1962, R. 1, nr 2, s. 53-54; K. Zaorski, *Udział Bronisława Helczyńskiego w pracach Komisji Kodyfikacyjnej Rzeczypospolitej Polskiej*, „Miscellanea Historico-Juridica” 2018, t. 17, nr 1, s. 309-344; T. Bierowski, *Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego*, „Głos Sądownictwa” 1936, R. 8, nr 11, s. 892-894. Zob. też S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, wyd. 2, Warszawa 1963, s. 29-30; A. Majewski, *Prawo morskie*, Gdynia – Tczew 1930, s. 4-5; J. Młynarczyk, op. cit., s. 16-17; K. Kruczałak, *Morskie prawo handlowe. Zagadnienia wybrane*, Gdańsk – Szczecin 1992, s. 4-5; J. Dworas-Kulik, *Międzynarodowe konwencje dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu a morskie ustawodawstwo międzywojennej Polski*, w druku.

³ Dziennik Praw Państwa Polskiego nr 64, poz. 385. Zob. S. Matysik, op. cit., s. 29-30; A. Majewski, op. cit., s. 4-5; J. Młynarczyk, op. cit., s. 16-17; K. Kruczałak, op. cit., s. 4-5.

⁴ Ustawodawstwo morskie tworzyła IV księga niemieckiego Kodeksu handlowego z dnia 10 maja 1897 r. wraz z uzupełnieniami i zmianami wprowadzonymi przez ustawy z dnia: 2 czerwca 1902 r., 12 maja 1904, 30 maja 1908 i 7 stycznia 1913 r. (Zob. Niemiecki Kodeks handlowy z dnia 10 maja 1897, z uwzględnieniem ustaw uzupełniających, oprac. T. Zborowski, Poznań 1912; *Zbiór ustaw ziem zachodnich*, Tom XVIII. *Handlowe i prywatne prawo morskie obowiązujące w Polsce oraz Przepisy*

dochodzeń w sprawach wypadków morskich z 27 lipca 1877 r. na podstawie której utworzono kilkanaście izb morskich, w tym na naszym wybrzeżu, nie znalazła w okresie międzywojennym praktycznego zastosowania. Powyższe wynikało z braku powołania niemieckiego odpowiednika do prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków morskich. Sprawy wypadków i awarii miały rozstrzygać urzędy marynarki handlowej w Wejherowie i Gdańsku⁵. Dopiero polska ustawa z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich, (Dz.U. 1925, Nr 36, poz. 243) [dalej: u.i.m.] faktycznie stworzyła podstawy sądownictwa morskiego i administracji morskiej w II Rzeczypospolitej⁶. Choć formalnie uchylała ona

o polskich statkach handlowych, Poznań 1925. Zob. też *Polskie przepisy morskie*, oprac. Z. Toczyski, Warszawa 1933), art. 1259–1272 niemieckiego kodeksu cywilnego (Zob. *Niemiecki kodeks cywilny wraz z ustawą wprowadzącą*, cz. II, przeł. K. Gerschel, H. Damm, Bydgoszcz 1922) oraz m.in. przepisy regulujące bezpieczeństwo żeglugi morskiej, jak np. ustawa z dnia 5 lutego 1906 r. o drogach morskich, (Dz.U. Rzeszy, s. 120), ustawa o rozbitkach morskich z dnia 17 maja 1874 r., (Dz.U. Rzeszy, s. 75) czy ustawa o służbie marynarza z dnia 2 czerwca 1902 r., (Dz.U. Rzeszy, s. 175), która została zmieniona ustawą z dnia 17 marca 1933 r. o zmianie ustawy z dnia 2 czerwca 1902 r. o służbie marynarza, Dz.U. 1933 nr 22, poz. 164. Por. Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Zespół: Das Deutsche Wasserrecht im Allgemeinen, sygn. 1/9247. Zob. też W. Sowiński, *Prawo handlowe morskie w zarysie*, Lwów 1935; Idem, *Rzut oka na prawo morskie*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1925, R. 2, nr 1, s. 10; L. Litwiński, *Handel morski w praktyce: zwięzły podręcznik opatrzony morskim słownikiem handlowym polsko-angielsko-francusko-niemieckim w oprac. Członków Sekcji Studium Morskiego przy Kole Studentów Polaków w Antwerpii*, Tczew 1928.

5 Dz.U. Rzeszy, s. 549. Genezy wydania ustawy z 1877 r. należy upatrywać w protestach ludności niemieckiej po głośnej katastrofie statku „Deutschland” z 1875 r. Niemcy z uwagi na brak własnych organów orzekających w sprawach wypadków morskich zgadzały się na rozpatrywanie spraw przez specjalne organy brytyjskie. Jednak organy te (tj. sądy bądź notariusze) nie sprawdzały prawdziwości zapisów w protestach morskich składanych przez kapitana, oficera lub dalszych członków załogi, ani kompletności złożonych w nich wyjaśnień. Ograniczano się jedynie do formalnego przyjęcia protestu morskiego wraz z przedłożonym dziennikiem oraz stwierdzeniem pod przysięgą albo po złożeniu przyrzeczenia o prawdziwości zapisów. Marynarze wskazywali, iż tego rodzaju praktyka umożliwiała ukrywanie błędów i sprzyjała, jak to określali, „zaciemnianiu” sytuacji. Zob. Archiwum Państwowe w Gdańsku, Zespół: Seeamt Danzig, sygn. 281/1 [dalej APG]. Izba Morska w Gdańsku rozpoczęła działalność z dniem 1 stycznia 1878 r. W okresie międzywojennym obejmowała swym zasięgiem wybrzeże należące do Wolnego Miasta Gdańska. Odwołania od orzeczeń izby przyjmowała Wyższa Izba Morska w Gdańsku (zob. APG 281/4-5). Por. Z. Koszewski, *Nowa ustawa o izbach morskich*, „Technika i Gospodarka Morska” 1957, R. 7, nr 10, s. 75; W. Speichert, *Izby Morskie*, „Głos Sądownictwa” 1936, R. 8, nr 11, s. 851-852; E. Jabłoński, *Izby morskie: zadania – organizacja – postępowanie*, Gdańsk 1975, s. 20-24.

6 W okresie II Rzeczypospolitej uchwalono szereg aktów o charakterze administracyjnym, które usprawniały prace i rozwój administracji morskiej. Miały też na celu zacieśnienie więzi z wybrzeżem. W odniesieniu do izb morskich należy wskazać przede wszystkim na nowelizację ustawy o izbach morskich z 1925 r., tj. ustawę z dnia 21 lutego 1930 r. o zmianie ustawy z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich, (Dz.U. 1930, nr 17, poz. 126); ustawę z dnia 15 lutego 1933 r. w sprawie częściowej zmiany ustawy z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich, (Dz.U. 1933 nr 18, poz. 117); rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1930 r. o częściowej zmianie ustawy z dnia 18 marca 1925 o izbach morskich, (Dz.U. 1930 nr 76, poz. 600) oraz Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. o unormowaniu właściwości władz i trybu postępowania w niektórych działaniach administracji państwowej, (Dz.U. 1934 nr 110, poz. 976).

ustawodawstwo pruskie w przedmiotowym zakresie, w rzeczywistości przepisy polskiej ustawy kontynuowały z niewielkimi zmianami rozwiązania pruskie, bowiem międzywojenny ustawodawca przejął z pewnymi tylko zmianami postanowienia ustawy z 1877 r.⁷

W latach 1939-1945 Pomorze zostało wcielone do Rzeszy Niemieckiej. Zgodnie z dekretem Hitlera z 1939 r. regulacje, które nie były sprzeczne z prawem niemieckim obowiązywały nadal. Również ustawodawstwo morskie legalnych władz emigracyjnych Rzeczypospolitej Polskiej z okresu II wojny światowej nie odnosiło się do izb morskich, pozostawiając je w niezmienionym kształcie⁸. W pierwszych latach Polski Ludowej przywrócono stan prawny z okresu Polski przedwrześniowej. Prawo morskie zostało ujednoczone na całym wybrzeżu na mocy art. 3 dekretu z 30 marca 1945 r. o utworzeniu województwa gdańskiego⁹ oraz art. 4 dekretu z 13 listopada 1945 r. o zarządzie Ziemi Odzyskanych¹⁰.

Powyższe akty prawne nie zmieniały zadań i celów izb morskich. W 1930 r. przeniesiono siedzibę Izby Morskiej z Wejherowa do Gdyni, gdzie ustanowiono też Odwoławczą Izbę Morską przy Sądzie Okręgowym w Gdyni. Ostatnia reforma dotyczyła przekazania pewnych uprawnień Ministerstwa Przemysłu i Handlu na rzecz Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku (zob. art. 85 ust. 1-6 rozporządzenia z 1934 r. oraz Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz.U. 1928 nr 28, poz. 366). Szerzej zob. E. Jabłoński, op. cit., s. 24-31.

7 W II Rzeczypospolitej powołano dwuinstancyjne izby morskie przy funkcjonujących sądach powszechnych, o czym zdecydowały przesłanki ekonomiczno-organizacyjne. Zadaniem izb morskich było prowadzenie dochodzeń i wydawanie orzeczeń w sprawach wypadków morskich statków handlowych (art. 1 u.i.m.). W postępowaniu przed izbami morskimi miały zastosowanie przepisy postępowania karnego (art. 17 u.i.m.). Izby morskie zostały zaliczone do organów administracji morskiej (zob. art. 84-85 cyt. Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. o unormowaniu właściwości władz i trybu postępowania w niektórych działach administracji państwowej (Dz.U. 1934 nr 110, poz. 976). Ich działalność w okresie międzywojennym była stosunkowo niewielka. Cechowała się też brakiem wypracowanych metod prowadzenia dochodzeń i niewystarczająco dokładnym przesłuchaniem świadków wypadku, a w konsekwencji orzekaniem na podstawie niepełnego materiału dowodowego. Warto też dodać, iż izby morskie były pozbawione prawa nakładania grzywny za niestawiennictwo świadków. Takie uprawnienia miał jedynie sąd. Por. Orzeczenie Izby Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Gdyni, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1932, R. 9, nr 7-8, s. 16-17. Zob. też E. Z-Cz., *Organizacja Urzędów Marynarki Handlowej i portów, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej”* 1926, R. 3, nr 11, s. 3; W. Speichert, op. cit., s. 852-856. Zob. też J.I. Parczewski, *Historia rozwoju sądownictwa w Gdyni i na polskim wybrzeżu*, „Głos Sądownictwa” 1936, R. 8, nr 11, s. 826-833; W. Kiedrowski, *Sądownictwo handlowe*, „Głos Sądownictwa” 1936, R. 8, nr 11, s. 882-885.

8 Szerzej zob. E. Jabłoński, op. cit., s. 32-35. W okresie okupacji hitlerowskiej izby morskie zaprzestały wykonywać swoje funkcje. Wszystkie sprawy związane z przeprowadzaniem dochodzeń i wydawaniem orzeczeń w sprawach wypadków morskich w praktyce przejął Konsulat Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Londynie. Warto też dodać, iż w czasie okupacji port gdyni znalazł się w obszarze właściwości Izby Morskiej w Gdańsku. Instancją odwoławczą od 1 stycznia 1940 r. dla orzeczeń tej izby była Wyższa Izba Morska Rzeszy w Hamburgu (niem. *Reichsoberseeamt Hamburg*).

9 Dz.U. 1945 nr 11, poz. 57.

10 Dz.U. 1945 nr 51, poz. 295. Przepisy dekretu rozciągały na terenie Ziemi Odzyskanych regulacje prawne, które obowiązywały w rejonie Sądu Okręgowego w Poznaniu. Zob. J. Młynarczyk, op. cit., 20-21; S. Matysik, op. cit., s. 35.

Przepisy dekretów rozciągały na terenie Ziemi Odzyskanych regulacje prawne, które obowiązywały w rejonie Sądu Okręgowego w Poznaniu. Ponadto władze ludowe uchylły ustawodawstwo byłego Wolnego Miasta Gdańska oraz byłej Rzeszy Niemieckiej, w konsekwencji przywracając na obszarze województwa gdańskiego przepisy sprzed 1 września 1939 r.¹¹ Międzywojenne regulacje dotyczące izb morskich obowiązywały aż do wejścia w życie polskiego kodeksu morskiego z 1961 r.¹² oraz ustawy o izbach morskich¹³ uchwalonej w tym samym roku. Zatem stan prawny z okresu międzywojennego pomimo zmian ustrojowych, politycznych i gospodarczych, a także postępu żegluga, modyfikacji strukturalnych i sposobu pracy na statkach utrzymywał się aż do 1961 r.¹⁴

¹¹ Ustawa o izbach morskich z 1925 r. utworzyła Izbę Morską w Gdańsku przy Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku. Izba ta wobec sprzeciwu Senatu Wolnego Miasta Gdańska, który nie został rozstrzygnięty przez Wysokiego Komisarza Ligi Narodów nie podjęła działalności w okresie międzywojennym. Działała tam niemiecka Izba Morska w Gdańsku, która kolegialnie rozpatrywała okoliczności, przebieg oraz ustalała winnych awarii i katastrof statków morskich. Badała kolizje niemieckich statków handlowych oraz prowadziła postępowanie w sprawie wypadków morskich, które zdarzyły się na wybrzeżu należącym do Wolnego Miasta Gdańska. Wydawała również decyzje w sprawie utraty kwalifikacji zawodowych marynarzy odpowiedzialnych za spowodowanie katastrofy. Zob. APG 281/2-3. Szerzej zob. E. Jabłoński, op. cit., s. 28-31. Zob. też J. Wójcicki, *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1972, s. 314-318; J. Stępowski, *10 II 1920*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1936, R. 12, nr 2, s. 2-3; T.E. *Niedopuszczalne praktyki Gdańska*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1932, R. 9, nr 6, s. 3-4; Idem, *Groźna sytuacja w Gdańsku*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1932, R. 9, nr 7-8, s. 3; N.N. *Nadzieja na nowy okres w Gdańsku*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1932, R. 9, nr 11, s. 1-2; H. Tetzlaff, *Gdańsk i dostęp Polski do morza*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1930, R. 6, nr 6, s. 1-3; W.R. „*Pokojuje*” *podjazdy*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1930, R. 7, nr 8, s. 1-2; S. Wachowiak, *Pierwsze poczynania Polski nad morzem*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 43-46; J. Dworas-Kulik, *Budowa portu w Gdyni jako gwarancja niezależności odrodzonej Polski*, [w:] *Logos i ethos w polityce. Księga jubileuszowa Profesora Stanisława Wójcicka*, red. A. Łukasik-Turcka, K. Słowiński, Lublin 2020, s. 145-154.

¹² Zob. Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. Kodeks morski (Dz.U. 1961 nr 58, poz. 318). Na mocy art. II §§ 1-2 utraciły moc przepisy poniemieckie oraz część przepisów uchwalonych przez ustawodawcę polskiego z okresu międzywojennego. Por. AAN, Zespół: Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, sygn. 285/9818. Szerzej zob. S. Matysik, *Podręcznik*, s. 300-317; Idem, *Pierwsza polska kodyfikacja prawa morskiego*, „Państwo i Prawo” 1962, R. 17, z. 3, s. 397-409; J. Łopuski, *Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa*, Gdynia 1965, s. 340-353; W. Popiela, *Ubezpieczenia i wypadki morskie*, Szczecin 1980, s. 15-237.

¹³ Zob. ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U. 1961 nr 58, poz. 320) [dalej: i.m.]. Por. AAN, Zespół: Ministerstwo Żegluga. Departament Prawno-Administracyjny Wydział Administracji Morskiej, sygn. 51/26, k. 661-770. Szerzej zob. E. Jabłoński, op. cit., s. 41-46. Por. C. Łuczywek, *Izby Morskie*, [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2013, s. 208-214; M.H. Koziński, *Odpowiedzialność zawodowa marynarzy*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni” 2014, t. 87, s. 76-89; Idem, *Projekt ustawy o sądach morskich*, „Prawo morskie” 2008, t. 24, s. 229-262; Idem, *Koncepcja administracyjna rozwiązania problemu izb morskich*, „Prawo Morskie” 2011, t. 27, s. 375-395.

¹⁴ AAN, Zespół: Ministerstwo Żegluga. Departament Portów. Nowelizacja ustawy o izbach morskich, sygn. 518. W 1948 r. Zjednoczeni Maklerzy Ubezpieczeń Morskich przedstawili swoje uwagi w odniesieniu do projektowanych zmian w zakresie izb morskich. Uwagi w zakresie zmian przesłał

1. Pojęcie, zadania i właściwość izb morskich w latach 1947–1961

Po wojnie izby morskie zostały reaktywowane w 1947 r. jako następstwo powołania i rozszerzenia organów administracji morskiej na wybrzeżu¹⁵. Do 1949 r. istniała jedna Izba Morska, działająca przy Sądzie Grodzkim w Gdyni i Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdyni, orzekająca w II instancji. Nowelizacja ustawy z 1925 r. dokonana w 1949 r. utworzyła drugą Izbę Morską przy Sądzie Grodzkim w Szczecinie¹⁶. Działa ona na takich samych

również Urząd Morski w Szczecinie w piśmie oznaczonym sygn. UM.Pr.1/07/260/4089/48, gdzie wskazał potrzebę gruntownej nowelizacji m.in. z uwagi na duże luki prawne w ustawodawstwie międzywojennym oraz Główny Urząd Morski w piśmie oznaczonym sygn. FP.2-10/837. W styczniu 1950 r. opracowano tezy dotyczące kierunku zmian ustroju i procedury izb morskich, które stanowiły materiał do przygotowania projektu nowej ustawy o izbach morskich przez Ministerstwo Żeglugi. Zob. AAN, Zespół: Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, sygn. 285/7053, k. 97-153. Por. AAN 285/9818, k. 596-613 oraz k. 658-662, tj. pismo oznaczone sygn. U.III.623/52/61. Por. E. Jabłoński, op. cit., s.43-45; Z. Koszewski, J. Łopuski, *O sąd morski w Polsce*, „Technika i Gospodarka Morska” 1956, nr 10, s. 261-264.

¹⁵ Zob. AAN 285/7053. W 1946 r. Prezes Sądu Okręgowego w Gdańsku za pośrednictwem Prezesa Sądu Apelacyjnego w Gdańsku podnosili konieczność utworzenia Izby Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Gdańsku, a po odpowiednim znowelizowaniu obowiązujących przepisów Izbę Morską przy Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku. W konsekwencji Ministerstwo Sprawiedliwości poprosiło Ministerstwo Żeglugi i Handlu o opinię w sprawie utworzenia Izb Morskich przy Sądach Grodzkich w Gdańsku i Szczecinie. Ministerstwo Żeglugi i Handlu w piśmie z dnia 20 grudnia 1946 r. odpowiedziało, iż przepisy przedwojenne o izbach morskich nie zawierały postanowień, które dla obecnego ustroju społeczno-gospodarczego i nowych granic morskich państwa polskiego wymagały doraźnej nowelizacji. Uznano je za wystarczające w okresie przejściowym, czyli do czasu znowelizowania przepisów i uregulowania formalnie nowej organizacji władz morskich, do reaktywowania izb morskich. Dodatkowo w 1947 r. Ministerstwo Żeglugi i Handlu wskazywało w piśmie oznaczonym sygn. L.dz.G.I.Pi z/6-02/3279/47, że ustanowienie Izby Morskiej w Szczecinie było niemożliwe ze względu na brak kwalifikowanych ławników – kapitanów żeglugi wielkiej. Przy Sądzie Grodzkim w Szczecinie miał powstać Rejestr Okrętowy. Z dokumentów archiwalnych również wynika, iż w grudniu 1947 r. Zarząd Główny Dyrekcji Ubezpieczeń Transportów wysłał do Ministerstwa Sprawiedliwości pismo z prośbą o jak najszybsze uruchomienie Izb Morskich na wybrzeżu z uwagi na rosnącą w szybkim tempie ilość wypadków morskich oraz powołanie Izby Morskiej w Gdyni.

¹⁶ Zgodnie z pismem skierowanym do Ministerstwa Żeglugi z dnia 15 kwietnia 1947 r., sygn. UM.Pr.1/07/201/2648/47 Urząd Morski przesłał projekt dekretu o zmianie ustawy o izbach morskich z 1925 r. wraz z projektem rozporządzenia wykonawczego i uzasadnieniami projektów. Urząd wskazał, iż obecna ustawa jest przestarzała i nie odpowiada nowym tendencjom projektowym, stąd wymaga nowelizacji. Jednocześnie podniósł w piśmie, iż mimo niedostatecznej ilości oficerów marynarki handlowej o odpowiednich kwalifikacjach uruchomienie Izby Morskiej w Szczecinie było sprawą niecierpiącą zwłoki (zob. AAN, Zespół: Ministerstwo Żeglugi. Departament Portów. Wydział Administracji Morskiej, sygn. 530). Zob. też ustawa z dnia 1 lipca 1949 r. o zmianie niektórych przepisów ustawy z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich (Dz.U. 1949 nr 41, poz. 295). Szerzej zob. E. Jabłoński, op. cit., s. 36-37; T. Bierowski, *Konieczność natychmiastowego uruchomienia izb morskich w portach polskich*, „Morski Przegląd Gospodarczy” 1946, nr 2, s. 6; M. Piekarski, *O usprawnienie specjalnego orzecznictwa morskiego*, „Morski Przegląd Gospodarczy” 1948, nr 9, s. 4. Por. S. Borowicz, T. Łodykowski, J. Żurek, *Polska flota transportowa w latach 1918–1981*, Gdańsk 1988, s. 54-109; J.K. Sawicki, *Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce 1945–1947*, Gdańsk 1988; Idem,

zasadach, jak Izba Morska w Gdyni, stąd instancją odwoławczą dla teje izby również była Odwoławcza Izba Morska w Gdyni. Konieczność powstania nowej izby morskiej wynikała z podwojenia się liczby zgłoszeń wypadków morskich w 1948 r. Niewątpliwie rozwój oraz rozbudowa floty handlowej w Polsce i na świecie, a także pływanie drogami morskimi w niebezpiecznych warunkach powojennych (ryzyko wplłynięcia na minę)¹⁷ sprzyjało wzrostowi ryzyka w żegludze morskiej i w konsekwencji stałemu zwiększaniu się ilości wypadków morskich rozpatrywanych przez izby morskie¹⁸. Po 1961 r. Izby Morskie działały przy Sądach Wojewódzkich w Gdańsku z siedzibą w Gdyni i Szczecinie, co podnosiło ich rangę. W II instancji orzekała Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Wojewódzkim w Gdańsku z siedzibą w Gdyni¹⁹.

Izby morskie zostały powołane w Polsce dla orzekania o przyczynach wypadków morskich, czego wymagała konwencja SOLAS²⁰. Miały zatem donieść

Powstanie władz morskich w Rzeczypospolitej Polskiej (styczeń – lipiec 1945), „Nautologia” 1983, nr 3, s. 3-21; R. Techman, *Koncepcje form administracji portów morskich w latach 1945-1947*, „Nautologia” 1986, nr 2, s. 12; Idem, *Terenowa administracja morska w Polsce w latach 1918-2008. Zarys prawno-organizacyjny*, [w:] *Marynarka Polska (1918-2008)*, red. J.K. Sawicki, t. 1, Gdynia 2009, s. 402-426; Idem, *Powstanie i działalność Szczecińskiego Urzędu Morskiego w latach 1945-1955*, [w:] *50 lat Urzędu Morskiego w Szczecinie*, red. E. Krzysztoporska, G. Leśniewski, P. Maruszewska, P. Zaremba, Szczecin 1997, s. 12-43.

¹⁷ Z orzeczenia Izby Morskiej w Gdyni w sprawie zderzenia statków w odległości około 4,5 Mm na NW od latarniowca *Falsterborev* wynikało, iż oba statki płynęły po złej stronie toru wodnego, we mgle bez stosowania sygnałów ostrzegawczych podczas manewrów. Wadliwa nawigacja kapitanów obu statków, tj. brak zachowania przepisów międzynarodowych dotyczących drogi morskiej doprowadziła do zderzenia statków. Izba Morska w ocenie stanu faktycznego uwzględniła szczególne warunki nawigacyjne, ponieważ statki płynęły po rozminowanym kanale, którego granice stanowiły zapory w postaci min morskich (zob. *Orzecznictwo Izby Morskiej zebrana i opracowana przez Z. Koszewskiego sędzię Sądu Powiatowego i Przewodniczącego Izby Morskiej*, Gdańsk 1951, s. 3-18 [dalej: OIM]). Zob. też OIM, s. 239-247. Przyczyną zatonięcia statku było zejście z oczyszczonego z min toru wodnego. Wskutek wadliwej nawigacji kapitana statek natknął się na minę nieznanego typu. Delegat Ministra Żegluga wniosł o odebranie kapitanowi prawa dowodzenia statkiem przez rok, ale Izba Morska uznała w danej sytuacji sankcję za zbyt surową.

¹⁸ Zob. AAN, 285/7053.

¹⁹ Zob. art. 6 i.m. Okres reaktywowania izb morskich wiązał się z trudnościami organizacyjnymi. Początkowo szczególnym problemem był brak należycie wykwalifikowanych kadr oficerów i doświadczonych w orzekaniu w sprawach wypadków morskich sędziów. Przepisy międzywojenne były interpretowane zgodnie z rzeczywistymi warunkami, w których ówczesnie rozwijała się nowa Polska Marynarka Handlowa, co do czasu ugruntowania się praktyki orzeczniczej socjalistycznych izb morskich stwarzało dodatkowe trudności podczas wyrokowania. Powyższe przekładało się na nierówny poziom orzeczeń izb morskich w pierwszych latach Polski Ludowej. Por. Z. Koszewski, op. cit., s. 75.

²⁰ Zob. Oświadczenie Rządowe z dnia 3 września 1934 r. w sprawie przystąpienia Polski i innych krajów do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz.U. 1934 nr 88, poz. 815). Zob. też Obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 27 sierpnia 1935 r. o sprostowaniu błędów w tekście międzynarodowej konwencji z dnia 31 maja 1929 r. o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz.U. 1935 nr 73, poz. 462). Kolejne konwencje SOLAS z 1948 r. i 1960 r. również zostały ratyfikowane przez władze ludowe (zob. Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na

znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi. Były samodzielny, kolegialny organ państwowy, który zorganizowano na wzór sądów powszechnych. Zaliczano je do organów quasi-sądowych realizujących cele o charakterze administracyjnym. Stanowiły szczególny organ władzy państwowej, realizujący zadania w zakresie przeprowadzenia dochodzeń i wydawania orzeczeń o przyczynach wypadków morskich statków handlowych w odniesieniu do polskich statków handlowych bez względu na miejsce wypadku. W odniesieniu do obcych statków dochodzenie mogło zarządzić Ministerstwo Przemysłu i Handlu lub jeśli wypadek zdarzył się na wodach podlegających jurysdykcji polskiej, a po 1961 r. dodatkowo też na wniosek armatora lub kapitana statku obcego²¹. Na gruncie międzywojennej ustawy o izbach morskich do właściwości izb należało ustalenie rzeczywistego przebiegu wypadku morskiego i jego przyczyn oraz towarzyszących mu okoliczności, po 1961 r. w zakresie ich zadań znalazło się także prowadzenie rejestru okrętowego²², przyjmowanie protestów morskich, kondemnacja statków oraz podział wynagrodzenia za ratownictwo morskie. Dalszym zadaniem izb morskich było pozbawienie kapitana statku lub jego pomocnika prawa wykonywania zawodu w tych przypadkach, w których dochodzenie wykazało, że wypadek lub jego następstwa wywołane zostały brakiem potrzebnych do wykonywania zawodu kwalifikacji lub w efekcie rażącego zaniedbania²³.

morzu, podpisana w Londynie dnia 10 czerwca 1948 r. (Dz.U. 1956 nr 14, poz. 69) oraz Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzona w Londynie dnia 17 czerwca 1960 r. (Dz.U. 1966 nr 52, poz. 315).

²¹ Zob. art. 2 u.i.m. Por. art. 2 i.m.

²² Zob. art. 4 ust. 1-4 u.i.m. Por. art. 1 ust. 1 i.m. Warto dodać, iż izby morskie rozpatrywały sprawy rejestrowe jednoosobowo na posiedzeniu niejawnym, w oparciu o przepisy kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu nieprocesowym i przepisy o księgach wieczystych oraz kosztach sądowych w sprawach cywilnych. Izby wydawały postanowienia, na które służyło zażalenie do Odwoławczej Izby Morskiej. Po uprawomocnieniu się postanowienia nie przysługiwała rewizja nadzwyczajna. Zob. też AAN 285/9818, k. 613. Por. Z. Koszewski, *op. cit.*, s. 77; E. Jabłoński, *op. cit.*, s. 60-62.

²³ Por. OIM, s. 89-97. W związku z wadliwą nawigacją i błędnymi manewrami kapitan – szyper I klasy został orzeczeniem Izby Morskiej w Gdańsku pozbawiony prawa wykonywania zawodu kapitana statku pasażerskiego. W ocenie stanu faktycznego wskazano, iż kapitan nie znał aktualnych przepisów dotyczących poruszania się po Kanale Południowym portu Gdynia, w konsekwencji statek pasażerski wszedł na zajęty tor wodny i nie zachował ostrożności podczas przejścia wąskim torem wodnym. Dodatkowo poruszał się z niedopuszczalną, zbyt dużą prędkością oraz naruszył przepisy prawa drogi morskiej. Izba uznała zachowanie kapitana za lekkomyślne i narażające życie pasażerów statku na niebezpieczeństwo, co dyskwalifikowało go jako kierownika statku pasażerskiego. W tym zakresie podzieliła wniosek i pogląd Delegata Ministra Żeglugi o braku należytych zdolności do wykonywania zawodu. Zob. też OIM, s. 102-109. Izba Morska w Gdyni pozbawiła porucznika żeglugi małej prawa wykonywania zawodu kapitana statku. W związku ze zderzeniem statków w Zatoce Gdańskiej i zatonięciem statku pasażerskiego zginęło 11 osób spośród pasażerów i załogi. Izba uznała, iż kapitan zaniedbał podstawowe obowiązki każdego kierownika, bowiem zaniechał nakazanej obserwacji, nie zmniejszył szybkości wbrew nakazom wynikającym z prawa drogi morskiej i nie nadał sygnału zmiany kursu statku pasażerskiego, czym również naruszył zasady prawa drogi morskiej. Por. Z. Koszewski, *op. cit.*, s. 76.

Obowiązek wszczęcia dochodzenia dotyczył wypadku skutkującego śmiercią człowieka, zatonięciem statku²⁴ lub jego porzuceniem. Dochodzenie wszczynano również na podstawie zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W pozostałych przypadkach, jak np. zderzenie statków lub uderzenie o nadbrzeże skutkujące jedynie uszkodzeniem statku, wejście na mieliznę²⁵, pożary czy uszkodzenia urządzeń podwodnych wszczęcie dochodzenia zależało od uznania izby morskiej²⁶. Dochodzenie miało na celu ustalenie wszystkich okoliczności wypadku, a w szczególności jego przyczyn i następstw. Wśród przyczyn kolizji lub awarii morskich najczęściej wskazywano na wadliwe zachowanie się kapitana albo jego pomocnika – oficera nawigacyjnego lub mechanicznego²⁷, wady statku zmieniające jego zdatność żeglugową, jak np. specyficzne właściwości, braki i wady budowy, urządzeń, wyposażenia, załadowania lub obsadzenia go załogą²⁸, a ponadto zły stan drogi wodnej, urządzeń pomocniczych służących bezpieczeństwu żeglugi, jak znaków nawigacyjnych map i kart morskich, lokacji oraz służby hydrograficznej, ostrzegawczej, informacyjnej, ratowniczej i pilotowej, a także błędy lub wina osób zarządzających tymi urządzeniami. Dodatkowo izba morska miała obowiązek ustalić czy zachowano przepisy mające na celu zapobieżenie zderzeniu się statków na morzu (tzw. międzynarodowe prawo drogi morskiej, którego regulacje zostały załączone do SOLAS), a także przepisów o zachowaniu się po zderzeniu. Pośród dobrych praktyk morskich wskazywano obowiązek asysty, udzielenia pomocy po zderzeniu, podania nazwy statku i portu macierzystego²⁹. Dopiero, gdy zachowanie człowieka

²⁴ Zob. OIM, s. 259-264. Zgodnie z orzeczeniem Izby Morskiej przyczyną zatonięcia holownika oraz śmierci 11 z łącznie 13 członków załogi była siła wyższa, tj. sztorm o sile 9-10 wg skali Beauforta i wysoka fala, która pozbawiła statek zdolności manewrowej.

²⁵ Zob. OIM, s. 186-190. Por. OIM, s. 191-196; OIM, s. 196-202; OIM, s. 202-204. Z reguły Izba Morska w Gdyni zarzucała wadliwe manewrowanie kapitana statku, który widząc, że statek schodzi z toru wodnego lub znajduje się na torze w pobliżu mielizn polegał wyłącznie na błędnych radach pilota albo nie wykonał właściwego manewru, mimo bierności pilota. Izby zarzucały też zbyt rzadkie sondowanie we mgłę oraz zbyt dużą szybkość w pobliżu brzegu.

²⁶ Zob. art. 3 ust. 1-2 u.i.m. Por. art. 1 ust. 2 i.m.

²⁷ Por. OIM, s. 44-49. Przyczyną otarcia się statków w porcie Gdynia był przede wszystkim stan nietrzeźwości asystenta maszynowego, który samodzielnie podjął się prowadzenia manewrów wykonując je niepoprawnie i wbrew komendom z mostka. Asystent podczas służby pił alkohol, po czym stanął do pracy w stanie zupełnej nietrzeźwości, co Izba Morska w Gdyni uznała za jedno z najcięższych uchybień w służbie marynarza. Dodatkowo nie zawiadomił on o nieobecności starszego mechanika, którego niestawienie się do służby z góry przesądzało o niepowodzeniu rozpoczętych manewrów. Izba wskazała również zaniebdanie po stronie oficera służbowego, bowiem do jego obowiązków należało sprawdzenie obecności całej załogi, w tym maszynowej.

²⁸ Zob. OIM, s. 278-282. Przyczyną zatonięcia promu transportowego była nieszczelność drewnianego pokładu i wywołana tym niezdatności pontonu do żeglugi morskiej w danych warunkach atmosferycznych, tj. przy wietrze NE ponad 5 wg skali Beauforta.

²⁹ Zob. cyt. OIM, s. 3-18. W niniejszym orzeczeniu oprócz naruszenia zasad prawa drogi morskiej negatywnie oceniono zachowanie kapitanów obu statków po zderzeniu. Pierwszy ze statków nie udzielił pomocy drugiemu, natomiast ten drugi nie podał nazwy statku, portu macierzystego oraz

w związku przyczynowym z wypadkiem morskim zostało ocenione z punktu widzenia dobrej praktyki morskiej jako bez zarzutu, to można było uznać za przyczynę wypadku siłę wyższą³⁰.

2. Ustrój izb morskich i postępowania w sprawach wypadków morskich w pierwszych latach Polski Ludowej

Początkowo Izby Morskie urzędowały kolegialnie w składzie przewodniczący i czterech ławników. Przewodniczącymi byli sędziowie państwowi wyznaczeni przez Ministra Sprawiedliwości³¹. Przynajmniej dwóch ławników musiało posiadać patent kapitana i praktykę morską w charakterze kapitanów na statkach żeglugi wielkiej. Dalsi ławnicy reprezentowali z reguły specjalność szczególnie przydatną dla oceny rozpoznawanego wypadku, co dotyczyło zwłaszcza mechaników. Zatwierdzoną przez Ministra Żeglugi listę ławników sporządzał na każdy rok Urząd Morski po porozumieniu się z odpowiednimi Związkami Zawodowymi i Dowództwem Marynarki Wojennej, które również wskazywało swoich kandydatów na ławników³². Ławnicy składali przyrzeczenie sumiennego wykonywania obowiązków. Poza ławnikami udział w pracy izby brał też Delegat Ministra Żeglugi, ustanowiony przy każdej izbie morskiej.

portu docelowego podróży morskiej. Podobnie było w sprawie zderzenia statków na rzece Skaldzie pomiędzy bojami nr 27 i 26, gdzie kapitan statku odpowiedzialnego za groźną w skutkach kolizję, mimo sygnałów wezwania pomocy przez drugi uderzony statek, jej nie udzielił. Nie podał też nazwy swojego statku, portu macierzystego i portu końcowego podróży morskiej, chociaż obowiązków w tym zakresie mógł dopełnić bez niebezpieczeństwa dla swojej załogi i statku (zob. OIM, s. 61-69). Por. E. Jabłoński, op. cit., s. 84-89.

- ³⁰ Por. OIM, s. 30-36. Zgodnie z orzeczeniem Izby Morskiej w Gdyni dotyczącym zderzenia statku z załadunkiem (500 ton wody słonej) z holownikiem w basenie Węglowym portu Gdynia przyczyną wypadku morskiego był porywisty wiatr SW o sile 6-7 wg skali Beauforta. Przy ocenie okoliczności wypadku wzięto pod uwagę trudne warunki nawigacyjne, które wymusiły poruszanie się statku z dużą szybkością w celu przeciwstawienia się dryfującej sile wiatru oraz paraliżowały próby uniknięcia kolizji. Manewry w porcie były wykonywane z tą samą prędkością, co w znacznym stopniu utrudniło, a momentami nawet uniemożliwiło współpracę statku z holownikiem. Zob. też OIM, s. 152-156. Przyczyną uderzenia o nabrzeże i uszkodzenia statku była siła wyższa w postaci silnego i porywistego wiatru WNW, który raptownie wzrósł do siły 6-7 wg skali Beauforta oraz zacięcie steru holownika zmuszonego do rzucenia holu (tj. zrzucenia cumy).
- ³¹ Zob. art. 7 u.i.m. Por. art. 8 i.m. Podobnie, jak w okresie międzywojennym Przewodniczącym Izby Morskiej w Gdyni był wyznaczony przez Ministra Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Żeglugi sędzia Sądu Grodzkiego. Analogicznie było w Szczecinie. Przewodniczącym jako jedyni sędziowie prowadzący dochodzenia oraz przewodniczący rozprawom nie byli w stanie wydawać orzeczeń bez opóźnień. Stale rosnąca liczba spraw wypadków morskich zgłoszonych do izb morskich skutkowałą dużymi zaległościami uniemożliwiając bieżące ich rozpatrywanie. Sytuacja ta utrzymywała się aż do początku lat sześćdziesiątych.
- ³² Art. 10-11 u.i.m. Niniejsze artykuły zawierają katalog wyłączeń, tzn. wskazują kto nie mógł sprawować funkcji ławnika oraz kto mógł odmówić sprawowania tej funkcji. Por. art. 12 ust. 1-3 i.m.

Delegat uczestniczył w postępowaniu izby jako rzecznik interesu publicznego w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony mienia społecznego. W związku z tym służyło mu prawo stawiania wniosków izbie lub składania ich przewodniczącemu oraz prawo uczestniczenia w rozprawie izby i przeglądania akt³³. Dodatkowo jedynie Delegat został uprawniony do stawiania wniosków o pozabawienie kapitana lub jego pomocników prawa wykonywania zawodu, a także odwoływania się od każdego orzeczenia izby. Delegaci Ministra ustanowieni przy izbach nie mieli skonkretyzowanych obowiązków. Izby Morskie podlegały nadzorowi Ministra Żeglugi, które wykonywał go w porozumieniu z Ministerstwem Sprawiedliwości³⁴.

Po 1961 r. izba morska składała się z przewodniczącego oraz jednego lub kilku wiceprzewodniczących, będących sędziami zawodowymi, a także z ławników posiadających wysokie kwalifikacje zawodowe. Rzecznikiem interesu publicznego był Delegat Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej albo techniczny inspektor pracy³⁵. Izby Morskie rozpatrywały sprawy wszczęte z urzędu albo na wniosek Delegata lub zainteresowanego. Skład orzekający w I instancji tworzył przewodniczący lub wiceprzewodniczący i dwóch ławników. Zaś w II instancji orzekał przewodniczący i czterech ławników³⁶. W wypadkach skomplikowanych skład orzekający mógł zostać rozszerzony. Nowa ustawa o izbach morskich uregulowała sytuację prawną wszystkich pracowników izb morskich. Zapewniła też podstawy do określenia udziału przewodniczących izb w pracy sądów w celu utrzymania ciągłości pracy sędziów w orzecznictwie sądowym, a ponadto uregulowała zagadnienia płacowe, w tym stworzyła podstawy do wynagradzania ławników, inspektorów pracy i Delegata Ministra Żeglugi za ich udział w posiedzeniach izb morskich³⁷. Zwierzchni nadzór nad izbami

33 Zob. art. 13 u.i.m. Por. 15 ust. 1-2 i.m. Por. cyt. OIM, s. 61-69. W niniejszej sprawie Delegat Ministra Żeglugi wniósł o orzeczenie, że przyczyną wypadku morskiego, w którym zginął młodszy marynarz, a pozostali członkowie załogi (starszy marynarz i młodszy marynarz) zostali w ciężki stanie wydobyli spod gruzów magazynu lewoburtowego, a kolejni dwaj (bosman i cieśla) doznali licznych obrażeń, była wyłącznie wadliwa nawigacja statku oznaczonego jako ss „Y”. Natomiast w sprawie wypadku w porcie i na redzie portu Gdynia, Delegat Ministra Żeglugi podniósł wniosek, aby Izba Morska w Gdyni orzekła, iż przyczyną awarii były ciężkie warunki atmosferyczne oraz stan morza na redzie i skrócona fala w porcie (zob. OIM, s. 70-72). W obu sprawach Izba Morska przychyliła się do wniosków Delegata. Szerzej zob. E. Jabłoński, op. cit., s. 92-94; Z. Koszewski, op. cit., s. 77.

34 Po 1961 r. rozgraniczono nieokreślony dotąd nadzór prowadzony przez Ministra Żeglugi i Ministra Sprawiedliwości (zob. art. 17 i.m. Por. AAN 285/9818, k. 614). Warto dodać, iż w myśl ust. 3 przytaczanego artykułu nadzór nie mógł wkraczać w zakres orzecznictwa izb morskich, dzięki czemu składom orzekającym w izbach morskich przyznany został przymiot niezawisłości. Izby samodzielnie rozstrzygały w zakresie wszelkich zagadnień pojawiających się w toku postępowania (zob. art. 34 i.m.). Por. E. Jabłoński, op. cit., s. 90-91.

35 Zob. art. 15 ust. 4-5 i.m. Por. AAN 285/9818, k. 616. Zob. też E. Jabłoński, op. cit., s. 95-97.

36 Zob. AAN 285/9818, k. 618-623. Por. rozporządzenie Rady Ministrów z 11 stycznia 1962 r. w sprawie ławników izb morskich, Dz.U. 1962, Nr 8, poz. 38. Szerzej zob. E. Jabłoński, op. cit., s. 64-66.

37 Zob. AAN 285/9818, k. 615. Por. art. 9-11 i.m. Zob. też E. Jabłoński, op. cit., s. 45, 66-68.

morskimi sprawował Minister Sprawiedliwości i Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej, a bezpośredni nadzór prezes właściwego sądu wojewódzkiego³⁸.

Orzeczenia Izb Morskich miały głównie charakter deklaratoryjny, bowiem przepisy o organizacji i postępowaniu izb nie określały mocy prawnej wydawanych przez izby orzeczeń. Izby morskie nie posiadały uprawnień do wyrokowania w imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, gdyż nie orzekały w imieniu państwa tylko w imieniu własnym. Ponadto izby nie mogły wskazywać naruszeń, zaniedbań czy postulatów dla innych instytucji, dlatego dość późno, ponieważ dopiero u schyłku lat sześćdziesiątych, Ministerstwo Żegluga dopatrzyło się potrzeby współpracy z izbamiorskimi i towarzystwami asekuracyjnymi „Warta” oraz „PZU” w zakresie przeprowadzenia przedsięwzięć prewencyjnych mających na celu walkę z awaryjnością statków handlowych³⁹. Po 1961 r. izbom przyznano prawo nakładania grzywien na armatorów, kapitanów oraz świadków za brak wypełnienia obowiązków nałożonych na nich ustawą⁴⁰. Prawo stosowania sankcji przyznano izbomorskimi w stosunku do każdego członka załogi statku lub pilota również w związku z rażącym zaniedbaniem, które przyczyniło się do wypadku statku handlowego. Powyższe prawo przysługiwało izbom niezależnie od wniosków Delegata Ministra Żegluga (zob. art. 35 i.m.). Orzeczenia izb morskich nie wiązały sądów karnych ani cywilnych, co oznaczało iż pomimo uprawomocnienia wyroku dana sprawa w sądach powszechnych nie miała charakteru powagi rzeczy osądzonej. Natomiast dla państwowego arbitrażu gospodarczego orzeczenia izb morskich były wiążące w zakresie ustalania winy i okoliczności faktycznych wypadku morskiego⁴¹.

Orzeczenia zawierały ustalenie przyczyn wypadku morskiego, wskazanie statku lub osób winnych jego spowodowania, wskazanie wad i braków w budowie statku lub jego eksploatacji oraz ocenę prawidłowości zachowania się statku po zderzeniu i podjętych czynności ratowniczych albo ich braku. Orzeczenia te były szczegółowo uzasadniane⁴². W razie stwierdzenia braku kwalifikacji niezbędnych do wykonywania czynności związanych z pełnionymi funkcjami na statku lub dopuszczenia się rażącego zaniedbania, izby morskie mogły pozbawić

³⁸ E. Jabłoński, op. cit., s. 90-91.

³⁹ Zob. cyt. AAN 51/26, *Ocena awaryjności we flocie handlowej i rybackiej za 1968*, k.18 oraz *Wprowadzenie do narady resortowej w sprawie awarii statków*, k. 6.

⁴⁰ Zob. art. 56-59 i.m.

⁴¹ Zob. orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej z dnia 3 listopada 1956 r., sygn. akt III ZM-158/56, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1957, z. 3, s. 117. Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1964 r., sygn. akt I CR 703/62, OSNC 1962, poz. 162. Orzeczenia izb morskich pomimo iż nie wiązały sądów powszechnych traktowano je jak dokument urzędowy w zakresie ustalenia przebiegu wypadku oraz oceny przyczyn tegoż zdarzenia, swoim charakterem zbliżony do ekspertyzy dokonanej przez zespół wykwalifikowanych ekspertów. Por. Z. Koszewski, *Nowa*, s. 76.

⁴² Por. *Z orzecznictwa izb morskich. Zderzenie we mgle*, „Technika i Gospodarka Morska” 1957, R. VII, nr 10, s. 298-300.

członka załogi polskiego statku lub polskiego pilota prawa wykonywania zawodu lub funkcji. Sankcja ta stanowiła środek zmierzający do ograniczenia źródeł niebezpieczeństw w żegludze morskiej wynikających z zaniedbań osób odpowiedzialnych za wypadek morski. Od orzeczenia w I instancji przysługiwało odwołanie, które wnieść mógł rzecznik interesu publicznego, zainteresowany członek załogi lub pilot⁴³. Kapitan lub jego pomocnik mogli w ciągu 14 dni od ogłoszenia orzeczenia wnieść odwołanie jedynie do tych orzeczeń, w których pozbawiono ich prawa wykonywania zawodu (zob. art. 26-27 u.i.m.).

W zakresie proceduralnym po 1961 r. w postępowaniu przed izbami morskimi mogły czynnie uczestniczyć osoby zainteresowane wypadkami morskimi (zob. art. 24 i 30 ust. 2 i.m.). W postępowaniu przed izbami morskimi stosowano przepisy ustawy o izbach morskich i postępowania karnego, a materiał dowodowy zgromadzony przez izby morskie mógł być następnie wykorzystany w procesie cywilnym o odszkodowanie lub karnym w związku z naruszeniem zasad bezpieczeństwa bądź spowodowaniem katastrofy w ruchu morskim.

Podsumowanie

Rozwój żeglugi morskiej w powojennej rzeczywistości, w tym wzrost floty i związane z tym szybkie awanse kadr oraz postęp techniki przyczyniający się do zmiany budowy i konstrukcji statków sprzyjał zwiększonej ilości wypadków morskich. Powyższe wymusiło konieczność reaktywowania izb morskich w 1947 r., których zadaniem było przeprowadzanie dochodzeń, a także wydawanie orzeczeń o przyczynach wypadków morskich statków handlowych. Ustalenia izb morskich pomimo iż nie wiązały sądów powszechnych, z reguły stanowiły podstawę dla oceny sądów cywilnych, karnych, czy też urzędów lub innych zainteresowanych w zakresie odpowiedzialności majątkowej i karnej za dany wypadek. Jednak zarówno w okresie II Rzeczypospolitej, jak i w pierwszych latach Polski Ludowej ustawodawca nie wykorzystał doświadczenia żeglarskiego państw obcych i własnych marynarzy, przez co nie dostosował regulacji prawnych do zmieniających się warunków żeglugi oraz jej znaczenia dla odbudowy i rozwoju państwa polskiego. Brak tradycji morskich i własnego ustawodawstwa morskiego przyczyniły się do powielenia rozwiązań poniemieckich. Pomimo zatem zauważenia wyraźnej potrzeby zmian w zakresie ustawodawstwa morskiego, która wynikała przede wszystkim z rozbudowy polskiej floty oraz innego ustroju społecznego, politycznego i gospodarczego socjalistycznej Polski przepisy międzywojenne obowiązywały aż do początku

⁴³ Na gruncie nowej ustawy o izbach morskich prawo złożenia odwołania zostało rozszerzone na osoby zainteresowane (zob. art. 41 i.m.. Por. AAN 285/9818, k. 617).

lat 60. XX w. Ustawa o izbach morskich z 1961 r. również zachowała zasadnicze unormowania dotychczasowej ustawy, w tym przede wszystkim odnoszące się do zadań, składu i zasad postępowania izb morskich. Główna zmiana odnosiła się do usytuowania tychże organów przy sądach wojewódzkich oraz rozszerzenia ich właściwości na sprawy przekazane izbom morskim w drodze odrębnych przepisów, umożliwiając im m.in. prowadzenie spraw o wpis do rejestru okrętowego.

Warto podkreślić, iż pierwsze lata funkcjonowania izb morskich wiązały się nie tylko z trudnościami organizacyjnymi, ale również z brakiem po wojnie wykwalifikowanej kadry oficerskiej o bogatym doświadczeniu zawodowym wynikającym z praktyki morskiej i sędziów specjalizujących się w prawie morskim zarówno krajowym, jak i międzynarodowym oraz posiadających biegłą znajomość norm proceduralnych. Dodatkowe trudności wynikały z konieczności interpretowania regulacji międzywojennych zgodnie z socjalistycznymi warunkami i ideologią. Powyższe problemy odzwierciedlało nierówne orzecznictwo izb morskich w pierwszych latach Polski Ludowej. Upływ czasu i ilość rozpatrywanych spraw przyczyniły się jednak do wypracowania przez izby nowych metod działania oraz większej dokładności prowadzonych dochodzeń. Doświadczenie zdobyte podczas postępowania w sprawach wypadków morskich przełożyło się na jakość wydawanych przez izby morskie orzeczeń, a w konsekwencji na pozyskanie uznania i autorytetu biegłego, bowiem od 1956 r. ustalenia izb co do winy były wiążące w sprawach państwowego arbitrażu gospodarczego.

Bibliografia

Źródła prawa

- Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi z Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 r. (Dz.U. 1920 nr 35, poz. 200).
- Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisana w Londynie dnia 10 czerwca 1948 r. (Dz.U. 1956 nr 14, poz. 69).
- Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzona w Londynie dnia 17 czerwca 1960 r. (Dz.U. 1966 nr 52, poz. 315).
- Ustawa z 1 sierpnia 1919 r. o zarządzie byłej dzielnicy pruskiej (Dz.P.P.P. 1919 nr 64, poz. 385).
- Ustawa z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich (Dz.U. 1925 nr 36, poz. 243).
- Ustawa z dnia 21 lutego 1930 r. o zmianie ustawy z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich (Dz.U. 1930 nr 17, poz. 126).
- Ustawa z dnia 15 lutego 1933 r. w sprawie częściowej zmiany ustawy z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich (Dz.U. 1933 nr 18, poz. 117).

- Ustawa z dnia 1 lipca 1949 r. o zmianie niektórych przepisów ustawy z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich (Dz.U. 1949 nr 41, poz. 295).
- Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. Kodeks morski (Dz.U. 1961 nr 58, poz. 318).
- Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U. 1961 nr 58, poz. 320).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz.U. 1928 nr 28, poz. 366).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1930 r. o częściowej zmianie ustawy z dnia 18 marca 1925 o izbach morskich (Dz.U. 1930 nr 76, poz. 600).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. o unormowaniu właściwości władz i trybu postępowania w niektórych działaniach administracji państwowej (Dz.U. 1934 nr 110, poz. 976).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 11 stycznia 1962 r. w sprawie ławników izb morskich (Dz.U. 1962 nr 8, poz. 38).
- Dekret z 30 marca 1945 r. o utworzeniu województwa gdańskiego (Dz.U. 1945 nr 11, poz. 57).
- Dekret z 13 listopada 1945 r. o zarządzie Ziemi Odzyskanych (Dz.U. 1945 nr 51, poz. 295).
- Oświadczenie Rządowe z dnia 3 września 1934 r. w sprawie przystąpienia Polski i innych krajów do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz.U. 1934 nr 88, poz. 815).
- Obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 27 sierpnia 1935 r. o sprostowaniu błędów w tekście międzynarodowej konwencji z dnia 31 maja 1929 r. o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz.U. 1935 nr 73, poz. 462).

Źródła archiwalne i orzecznictwo

- Archiwum Akt Nowych, Delegacja Polska na Konferencję Pokojową w Paryżu, sygn. 135.
- Archiwum Akt Nowych, Zespół: Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, sygn. 285/7053 oraz 9818.
- Archiwum Akt Nowych, Zespół: Ministerstwo Żeglugi. Departament Portów. Wydział Administracji Morskiej, sygn. 530.
- Archiwum Akt Nowych, Zespół: Ministerstwo Żeglugi. Departament Portów. Nowelizacja ustawy o izbach morskich, sygn. 518.
- Archiwum Akt Nowych, Zespół: Ministerstwo Żeglugi. Departament Prawno-Administracyjny. Wydział Administracji Morskiej, sygn. 51/26.
- Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Zespół: Das Deutsche Wasserrecht im Allgemeinen, sygn. 1/9247
- Archiwum Państwowe w Gdańsku, Zespół: Seeamt Danzig, sygn. 281/1-5.
- Orzeczenie Izby Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Gdyni, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1932, R. IX, nr 7-8.

- Orzecznictwo Izb Morskich zebrał i opracował Z. Koszewski sędzia Sądu Powiatowego i Przewodniczący Izby Morskiej, Gdańsk 1951.
- Orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej z dnia 3 listopada 1956 r., sygn. akt III ZM-158/56, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1957, z. 3.
- Z orzecznictwa izb morskich. Zderzenie we mgle, „Technika i Gospodarka Morska” 1957, R. VII, nr 10.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1964 r., sygn. akt I CR 703/62, OSNC 1962, poz. 162.

Opracowania

- Bierowski T., *Konieczność natychmiastowego uruchomienia izb morskich w portach polskich*, „Morski Przegląd Gospodarczy” 1946, nr 2.
- Bierowski T., *Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego*, „Głos Sądownictwa” 1936, R. 8, nr 11.
- Borowicz S., Łodykowski T., Żurek J., *Polska flota transportowa w latach 1918–1981*, Gdańsk 1988.
- Dworas-Kulik J., *Budowa portu w Gdyni jako gwarancja niezależności odrodzonej Polski*, [w:] *Logos i ethos w polityce. Księga jubileuszowa Profesora Stanisława Wójcika*, red. A. Łukasik-Turecka, K. Słowiński, Lublin 2020.
- Dworas-Kulik J., *Międzynarodowe konwencje dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu a morskie ustawodawstwo międzywojennej Polski*, w druku.
- Dworas-Kulik J., *Przywilej morski w Polsce w okresie międzywojennym na tle porównawczym*, „Biuletyn Stowarzyszenia Absolwentów i Przyjaciół Wydziału Prawa KUL” 2018, R. 13, nr 2.
- Dworas-Kulik J., *Rzeczowe zabezpieczenie wierzytelności morskich w międzywojennej Polsce*, „Roczniki Nauk Prawnych” 2018, R. 28, nr 3.
- E. Z-Cz., *Organizacja Urzędów Marynarki Handlowej i portów*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1926, R. 3, nr 11.
- Jabłoński E., *Izby morskie: zadania – organizacja – postępowanie*, Gdańsk 1975.
- Kiedrowski W., *Sądownictwo handlowe*, „Głos Sądownictwa” 1936, R. 8, nr 11.
- Komisja Kodyfikacyjna Rzeczypospolitej Polskiej. Dział Ogólny*, t. 1, z. 16, Warszawa 1934.
- Komisja Kodyfikacyjna Rzeczypospolitej Polskiej. Dział Ogólny*, t. 1, z. 17, Warszawa 1937.
- Koszewski Z., *Nowa ustawa o izbach morskich*, „Technika i Gospodarka Morska” 1957, R. 7, nr 10.
- Koszewski Z., Łopuski J., *O sąd morski w Polsce*, „Technika i Gospodarka Morska” 1956, nr 10.
- Koziński M.H., *Odpowiedzialność zawodowa marynarzy*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni” 2014, t. 87.
- Koziński M.H., *Projekt ustawy o sądach morskich*, „Prawo Morskie” 2008, t. 24.

- Koziński M.H., *Koncepcja administracyjna rozwiązania problemu izb morskich*, „Prawo Morskie” 2011, t. 27.
- Kruczalak K., *Morskie prawo handlowe. Zagadnienia wybrane*, Gdańsk – Szczecin 1992.
- Litwiński L., *Handel morski w praktyce: zwięzły podręcznik opatrzonej morskim słownikiem handlowym polsko-angielsko-francusko-niemieckim w oprac. Członków Sekcji Studium Morskiego przy Kole Studentów Polaków w Antwerpii*, Tczew 1928.
- Łopuski J., *Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa*, Gdynia 1965.
- Łuczywek C., *Izby Morskie*, [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2013.
- Machaliński Z., *Sprawy morskie Polski – Kazimierz Porębski*, Gdynia 1996.
- Majewski A., *Prawo morskie*, Gdynia – Tczew 1930.
- Makowski A., *Problemy polityki morskiej państwa polskiego 1918–2006*, [w:] *Marynarka Polska (1918–2008)*, red. J.K. Sawicki, t. 1, Gdynia 2009.
- Matysik S., *Pierwsza polska kodyfikacja prawa morskiego*, „Państwo i Prawo” 1962, R. 17, z. 3.
- Matysik S., *Podręcznik prawa morskiego*, wyd. 2, Warszawa 1963.
- Młynarczyk J., *Ze studiów nad historią polskiego prawa morskiego*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu” 2012, R. 19, nr 3.
- Montalbetti E., *Ubezpieczenia morskie*, Warszawa 1948.
- Niemiecki kodeks cywilny wraz z ustawą wprowadzącą, cz. II, przeł. K. Gerschel, H. Damm, Bydgoszcz 1922.
- Niemiecki Kodeks handlowy z dnia 10 maja 1897, z uwzględnieniem ustaw uzupełniających, oprac. T. Zborowski, Poznań 1912.
- N.N., *Nadzieja na nowy okres w Gdańsku*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1932, R. 9, nr 11.
- Parczewski J.I., *Historia rozwoju sądownictwa w Gdyni i na polskim wybrzeżu*, „Głos Sądownictwa” 1936, R. 8, nr 11.
- Piekarski M., *O usprawnienie specjalnego orzecznictwa morskiego*, „Morski Przegląd Gospodarczy” 1948, nr 9.
- Polskie przepisy morskie, oprac. Zbigniew Toczyski*, Warszawa 1933.
- Popieła W., *Ubezpieczenia i wypadki morskie*, Szczecin 1980.
- Sawicki J.K., *Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce 1945–1947*, Gdańsk 1988.
- Sawicki J.K., *Powstanie władz morskich w Rzeczypospolitej Polskiej (styczeń–lipiec 1945)*, „Nautologia” 1983, nr 3.
- Sowiński W., *Prawo handlowe morskie w zarysie*, Lwów 1935.
- Sowiński W., *Rzut oka na prawo morskie*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1925, R. 2, nr 1.
- Speichert W., *Izby Morskie*, „Głos Sądownictwa” 1936, R. 8, nr 11.
- Stępowski J., *10 II 1920*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1936, R. 12, nr 2.

- Sułkowski J., *Prace nad kodeksem morskim i rzeczonym w okresie międzywojennym*, „Technika i Gospodarka Morska” 1962, R. 1, nr 2.
- T.E., *Groźna sytuacja w Gdańsku*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1932, R. 9, nr 7-8.
- T.E., *Niedopuszczalne praktyki Gdańska*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1932, R. 9, nr
- Techman R., *Koncepcje form administracji portów morskich w latach 1945–1947*, „Nautologia” 1986, nr 2.
- Techman R., *Terenowa administracja morska w Polsce w latach 1918–2008. Zarys prawno-organizacyjny*, [w:] *Marynarka Polska (1918–2008)*, red. J.K. Sawicki, t. 1, Gdynia 2009.
- Techman R., *Powstanie i działalność Szczecińskiego Urzędu Morskiego w latach 1945–1955*, [w:] *50 lat Urzędu Morskiego w Szczecinie*, red. E. Krzysztoporska, G. Leśniewski, P. Maruszewska, P. Zaremba, Szczecin 1997.
- Tetzlaff H., *Gdańsk i dostęp Polski do morza*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1930, R. 6, nr 6.
- W.R., *„Pokojowe” podjazdy*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej” 1930, R. 7, nr 8.
- Wachowiak S., *Pierwsze poczynania Polski nad morzem*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, red. A. Majewski, Gdynia 1935.
- Wójcicki J., *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1972.
- Zaorski K., *Udział Bronisława Helczyńskiego w pracach Komisji Kodyfikacyjnej Rzeczypospolitej Polskiej*, „Miscellanea Historico-Iuridica” 2018, t. 17, nr 1.
- Zbiór ustaw ziem zachodnich, Tom XVIII. Handlowe i prywatne prawo morskie obowiązujące w Polsce oraz Przepisy o polskich statkach handlowych*, Poznań 1925.

STRESZCZENIE

Funkcjonowanie izb morskich w pierwszych latach Polski Ludowej

Niniejszy artykuł omawia problematykę izb morskich w pierwszych latach Polski Ludowej. W publikacji dokonano analizy ustawodawstwa morskiego dotyczącego izb morskich z okresu międzywojennego na tle rozwiązań socjalistycznych, które obowiązywały od 1962 r. tj. po wejściu w życie nowej ustawy o izbach morskich. Pomocniczo sięgnięto również do orzecznictwa reaktywowanych po wojnie izb morskich oraz zasobów archiwalnych obejmujących m.in. projekty przyszłej ustawy o izbach morskich. W konsekwencji w artykule podjęto próbę zobrazowania w jaki sposób funkcjonowały i jaka była podstawa działania izb morskich po II wojnie światowej oraz czy władze ludowe przy kodyfikowaniu nowego prawa bazowały na rozwiązaniach międzywojennych i doświadczeniu osiągniętym przez socjalistyczne izby morskie z pierwszych lat Polski Ludowej.

SUMMARY**The Naval Courts Activities in the Early Years of the People's Republic of Poland**

The present study discusses issues related to maritime courts operating in the first years of the Polish People's Republic. Here, the interwar legislation on maritime courts is examined against the solutions of the socialist era that came into force in 1962, when the new law on maritime courts was legislated. The study also takes a closer look at the maritime courts reactivated after World War II and at the archival records including, among others, drafts of the future law on maritime courts. Accordingly, the article seeks to present the operation and the legal basis of maritime courts functioning after World War II and verify whether the people's authority, when codifying the new law, relied on the interwar solutions and the experience gained by the socialist maritime courts of the first years of Polish People's Republic.