

## Postępowanie przed izbami morskimi

Kapitan, oprócz szerokiego wachlarza odpowiedzialności, opisanego w poprzednich numerach „Naszego MORZA”, w razie spowodowania wypadku morskiego odpowiada także, na zasadzie winy, przed izbą morską. Jest to rodzaj odpowiedzialności zawodowej, co oznacza, iż sankcje wymierzone na mocy orzeczeń izb morskich dotyczą wyłącznie tej sfery (np. pozbawienie lub zawieszenie prawa do wykonywania zawodu lub wykonywania określonych czynności zawodowych), a nie odpowiedzialności majątkowej, karnej czy dyscyplinarnej, choć może być z nimi powiązana. Izby morskie to organy o mieszanym, sędowo-administracyjnym charakterze. Zalicza się je do państwowych organów quasi-sądowych, charakteryzujących się przymiotami samodzielności i niezawisłości, zorganizowanych na wzór sądów powszechnych i wykonujących – obok funkcji orzeczniczych – szereg zadań o charakterze wyłącznie administracyjno-prawnym. Ten dwubiegunowy charakter izb morskich widoczny jest także przy rodzaju zwierzchniego nadzoru, który sprawuje Minister Sprawiedliwości, ale jedynie w stosunku do przewodniczących i wiceprzewodniczących izb oraz trybu postępowania. W pozostałym zaś zakresie nadzór sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej

Ustrój i właściwość izb morskich, a także zasady postępowania reguluje ustawa o izbach morskich z dnia 1 grudnia 1961 r. z dalszymi zmianami. Izby morskie są to państwowe jednostki budżetowe, których wydatki są pokrywane z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. W Polsce istnieją obecnie jako organy I instancji: Izba Morska w Szczecinie, działająca przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie oraz Izba Morska w Gdańsku, z siedzibą w Gdyni, działająca przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku. Natomiast organem II instancji jest Odwoławcza Izba Morska z siedzibą w Gdyni, działająca przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku.

Do właściwości izb morskich obok wydawania orzeczeń (charakter sądowy) należy także rozpoznawanie spraw przekazanych im odrębnymi przepisami (charakter administracyjny). Dotyczy to:

- prowadzenia rejestru okrętowego;
- przyjmowania protestów morskich;
- przyjmowania zawiadomień i wyjaśnień o wypadku morskim;
- dokonywania podziału wynagrodzeń za ratownictwo;
- wydawania postanowień dotyczących nadania statkowi obcemu lub utraty przez ten statek czasowej polskiej przynależności oraz postanowień o zawieszeniu polskiej przynależności statku stanowiącego polską własność i ustania takiego zawieszenia.

Jednakże podstawowym zadaniem izb morskich jest badanie wypadków morskich oraz orzekanie w kwestii przyczyn tych wypadków jak i sankcji zawodowych za ich spowodowanie. To za jaki czyn może odpowiadać kapitan określa definicja wypadku morskiego zawarta w art. 1 ust. 2 ustawy o izbach morskich. A zatem wypadkami morskimi są zdarzenia na morzu lub wodach z nim połączonych, na których statki morskie uprawiają żeglugę, polegające na:

- zatonięciu, zaginięciu lub utraceniu statku w inny sposób;
- opuszczeniu statku;
- zderzeniu statków;

- zetknięciu statku z dnem, podwodną lub nawodną przeszkodą;
- uderzeniu statku w budowlę, urządzenie lub instalację, w następstwie którego statek spowodował ich uszkodzenie lub doznał uszkodzenia;
- powstaniu pożaru lub wybuchu na statku;
- zanieczyszczeniu środowiska w następstwie utraty lub uszkodzenia statku;
- zagrożeniu albo ograniczeniu bezpieczeństwa statku lub znajdujących się na nim osób, na skutek:
  - a) uszkodzenia lub niesprawności konstrukcji, urządzeń albo innych elementów wyposażenia statku,
  - b) zmian w zakresie stateczności statku;
- zaginięciu człowieka przebywającego na statku;
- śmierci lub uszczerbku na zdrowiu człowieka w związku z pracą lub pobytem na statku, zachowaniem się statku, działaniem lub stanem jego urządzeń albo innych jego elementów lub właściwościami ładunku statku.

Izby morskie podejmują postępowanie tylko wówczas, gdy jedno z powyższych zdarzeń miało miejsce na statku polskim lub na statku obcym, o ile wypadek wydarzył się na polskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym albo jeśli z wnioskiem o wszczęcie postępowania wystąpił armator lub kapitan statku obcego. Izby morskie rozpatrują również sprawy wypadków morskich promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze innym niż polskie wody wewnętrzne lub polskie morze terytorialne, pod warunkiem, że ostatnim portem zawinięcia statku był port Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto izby morskie zajmą się rozpatrywaniem sprawy, gdy w wypadku brały udział jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji, jednak tylko za zgodą Dowódcy Marynarki Wojennej, Komendanta Głównego Straży Granicznej lub Komendanta Głównego Policji.

Do rozpoznania sprawy pierwszej instancji właściwa miejscowo jest izba morska, w której okręgu (według podziału na województwa) znalazł się statek lub jego załoga po wypadku albo znajduje się miejsce wypadku albo leży port macierzysty statku, w zależności od tego, w której izbie najpierw wszczęto postępowanie. Ponadto odwoławcza izba morska, jeśli powyższe przesłanki będą nieuzasadnione, może przekazać sprawę izbie morskiej, która jest korzystniej umiejscowiona pod względem postoju statku lub miejscem pobytu większości świadków.

Postępowanie przed izbą morską jest wszczynane z urzędu (przez samą izbę) albo na wniosek delegata lub zainteresowanego jako uczestników postępowania. Delegat Ministra Infrastruktury, jako rzecznik interesu społecznego, ustanowiony jest przy izbie morskiej spośród osób posiadających wysokie kwalifikacje zawodowe i praktykę w zakresie żeglugi morskiej. Minister ustanawia także zastępców delegata, wyłanianych wedle tych samych kryteriów. Ich podstawowym zadaniem w postępowaniu jest dążenie do zapewnienia należytego przestrzegania obowiązujących przepisów o bezpieczeństwie żeglugi i życia na morzu. W postępowaniu dotyczących wypadków przy pracy może uczestniczyć również techniczny inspektor pracy właściwy dla zakładu pracy zatrudniającego pracownika, który uległ wypadkowi. Delegat i państwowy inspektor pracy mogą brać udział w dochodzeniu oraz w każdym stanie sprawy przeglądać akta i zgłaszać wnioski. Zainteresowanym natomiast jest najczęściej armator, czarterujący czy kapitan statku, którego dotyczy wypadek morski oraz osoby

podejrzane o jego zawinienie. Pod pojęciem „zainteresowany” kryje się jednak szerszy krąg osób, zarówno fizycznych, jak i prawnych i mogą być to np. pokrzywdzony w wypadku lub jego rodzina, firma, która zbudowała statek lub producenci jego urządzeń, ubezpieczyciele statku lub ładunku itp. Można stwierdzić, iż zainteresowanym w sprawie jest każdy, czyjego interesu prawnego dotyczy wypadek morski. Posiada on prawo skorzystać w każdym stanie sprawy z pomocy wybranego przez siebie pełnomocnika, który może być adwokat, radca prawny, pracownik zainteresowanego, członek związku lub stowarzyszenia zawodowego zrzeszającego osoby posiadające kwalifikacje zawodowe w żegludze morskiej.

Wszczęcie postępowania następuje z urzędu tylko wówczas, gdy statek zatonął, zaginął, został opuszczony lub w inny sposób utracony lub gdy w wypadku morskim nastąpiło zaginięcie, śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu człowieka, a także narażenie na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Izba morska może również zainicjować postępowanie gdy uzna, że interes publiczny wymaga rozpoznania sprawy.

Izby morskie rozpoznają sprawę w I instancji w składzie przewodniczącego lub wice- przewodniczącego izby (powoływanych i odwoływanych przez Ministra Sprawiedliwości, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, spośród sędziów sądów powszechnych, posiadających znajomość zagadnień morskich), którzy prowadzą rozprawę oraz dwóch ławników. Od orzeczenia izby morskiej w I instancji możliwe jest odwołanie do II instancji (które wnieść może delegat ministra, zainteresowany, jak i w niektórych przypadkach inspektor pracy) – odwoławczej izby morskiej, w której skład poszerzony jest o 2 ławników. W obu instancjach skład orzekający może być zwiększony o dwóch ławników lub o wiceprzewodniczącego izby i jednego ławnika, jeśli przewodniczący izby uzna to za wskazane ze względu na zawiły charakter sprawy.

Wstępną fazą postępowania jest dochodzenie mające na celu wyjaśnienie przebiegu, przyczyn i okoliczności wypadku morskiego przez zebranie potrzebnych wiadomości i utrwalenie śladów i dowodów. Organy administracji morskiej (a więc dyrektorzy urzędów morskich za pośrednictwem kapitanów i bosmanów portów), oraz inne organy władzy publicznej (zatem teoretycznie prezydent miasta za pośrednictwem swoich współpracowników) są obowiązane niezwłocznie o wypadku morskim zawiadomić izbę morską, zabezpieczyć ślady i dowody oraz przekazać izbie morskiej materiał dotyczący wypadku. Natomiast armator i kapitan statku, którego dotyczy zdarzenie, obowiązani są niezwłocznie zawiadomić o każdym wypadku morskim kapitanat (bosmanat) pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, oraz izbę morską, zabezpieczyć ślady i dowody dla wstępnego ustalenia stanu faktycznego oraz na żądanie kapitanatu (bosmanatu) portu i izby morskiej udzielać wszelkich wyjaśnień.

Rozprawa przed izbą morską przypomina w znacznym stopniu rozprawę przed sądem karnym. Obowiązują tu również zasady jawności, ustności i bezpośredniości, a także istnieje możliwość odpowiedniego zastosowania przepisów kodeksu postępowania karnego, jeżeli ustawa o izbach morskich nie stanowi inaczej.

Rozprawa kończy się wydaniem orzeczenia. W jego sentencji szczególne znaczenie należy przypisać ustaleniom dotyczącym przyczyn wypadku, wskazaniu statku lub osób winnych jego spowodowania, oraz z określeniem stopnia, w jakim przyczyniły się do zdarzenia, albo stwierdzenie uzasadnionych wątpliwości co do jego przyczyny bądź stwierdzenie niemożności jej ustalenia. Ponadto izba morska powinna wskazać ujawnione wady i braki w budowie statku, jego wyposażeniu, załadowaniu lub obsadzeniu załogą, w stanie toru wodnego lub

urządzeniach oznakowania nawigacyjnego oraz uchybienia w działalności i wady w organizacji instytucji służących bezpieczeństwu żeglugi morskiej oraz ocenić prawidłowość zachowania się załogi statku po wypadku i czynności ratowniczych. Orzeczenie może zawierać również zalecenia mające na celu zapobieganie podobnym wypadkom w przyszłości, o ile jest to możliwe.

Podstawowym zadaniem orzeczeń izb morskich jest ustalenie stanu faktycznego, dotyczącego przyczyn wypadku morskiego, z uwagi na fakt znajomości zagadnień morskich przez przewodniczących i ławników, którzy zazwyczaj są wybierani spośród kapitanów żeglugi wielkiej w stanie spoczynku. Jednakże orzeczenia izb morskich nie wiążą sądów cywilnych i karnych, choć ich znaczenie prawne dla praktyki sądowej jest, w szczególności odnośnie ustaleń winy i okoliczności faktycznych wypadku, nie do przecenienia.

*Piotr Radwański*

#### **Wykaz pojęć:**

Właściwość miejscowa izb morskich - Izba Morska w Gdańsku, z siedzibą w Gdyni obejmuje swoim zakresem działania sprawy z obszaru województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Izba Morska w Szczecinie obejmuje swoim zakresem działania sprawy z obszaru województwa zachodniopomorskiego.

Kapitanat (bosmanat) portu - organ urzędu morskiego sprawujący władzę nad ruchem statków w obszarze portowym lub przyległej redzie. Do jego zadań należy również dbanie o bezpieczeństwo żeglugi, utrzymywanie porządku w akwenu portowym oraz sprawowanie szeregu funkcji administracyjnych. W Polsce na czele kapitanatu stoi kapitan portu. Bosmanat portu (na czele z bosmanem portu) pełni tę samą rolę w małych portach oraz przystaniach (nadzór nad nim sprawuje kapitanat portu).

Promy pasażerskie typu ro-ro – w zasadzie odmiana promu pasażersko-samochodowego, ze zwiększoną przestrzenią ładunkową i zmniejszoną powierzchnią pomieszczeń publicznych i kabin dla pasażerów.

#### **Wykaz źródeł:**

Jerzy Młynarczyk, *Prawo Morskie*, Gdańsk 2002

Ustawa o izbach morskich z dnia 1 grudnia 1961 r. z dalszymi zmianami

#### **W następnym numerze:**

Rodzaje sankcji stosowanych przez izby morskie.