

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, czerwiec 1947 Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Rok III Nr 13 (46)

Zagadnienie ubezpieczeń społecznych marynarzy

Pojęcie i zakres ubezpieczeń społecznych marynarzy w umowach międzynarodowych.

W zakresie prawa międzynarodowego zagadnienia ubezpieczeń społecznych marynarzy zostały uregulowane w okresie międzywojennym tylko częściowo umowami międzynarodowymi, odrębnymi i odmiennymi od umów, dotyczących ubezpieczeń społecznych pracobiorców w przemyśle, handlu i rolnictwie.

Jeśli idzie o te ostatnie ubezpieczenia, to w dziedzinie prawa międzynarodowego były one w okresie międzywojennym daleko skuteczniej i wszechstronniej zorganizowane niż ubezpieczenia marynarzy. Na siódmym posiedzeniu Międzynarodowej Konferencji Pracy w r. 1925 rozważano plan ubezpieczeń w przemyśle, handlu i rolnictwie, obejmujący następujące działy ubezpieczeń: ubezpieczenie na wypadek choroby, ubezpieczenie inwalidzkie, ubezpieczenie na starość i na wypadek śmierci. Umowy międzynarodowe, zawarte w tej mierze, nie dotyczą jednak marynarzy. I tak projekt umowy o odszkodowaniu w razie nieszczęśliwego wypadku przy pracy (r. 1925) w art. 3 oraz projekt umowy o ubezpieczeniu chorobowym pracowników w przemyśle i handlu w art. 2 ust. 4 wyraźnie stwierdzają, że umowy te nie dotyczą ubezpieczeń marynarzy, dla których przewidziano osobne umowy międzynarodowe.

Rada Zarządzająca Międzynarodowego Biura Pracy na pięćdziesiątym trzecim posiedzeniu (w styczniu 1927 r.) postanowiła wnieść na trzynastą konferencję Międzynarodowego Biura Pracy (r. 1929) punkt: „ochrona marynarzy na wypadek choroby wyłącznie z leczeniem rannych na pokładzie”. Dopiero wówczas po raz pierwszy zjawiała się sposobność do zajęcia stanowiska wobec zagadnienia pokrycia ryzyka zawodu marynarza, odmiennego od innych zawodów.

Pojęcie ubezpieczeń marynarzy jako ochrony na wypadek choroby, włącznie z leczeniem rannych na pokładzie, jest ujęciem mniej daleko idącym niż plan ubezpieczeń w przemyśle, handlu i rolnictwie. Pojęcie to jednak obejmuje, w związku z szczególnymi warunkami pracy marynarzy, dwie różne instytucje prawne, których zespół nie jest znany w żadnym innym zawodzie, mianowicie: opiekę nad chorym marynarzem ze strony armatora jako pracodawcy i w ścisłym tego słowa znaczeniu ubezpieczenie chorobowe, dokonywane przez zakłady ubezpieczeniowe¹. Rozróżnienie tych instytucji znalazło wyraz w projektach umów międzynarodowych, opracowanych przez Międzynarodową Organizację Pracy, która na 21 sesji w Genewie w r. 1936 uchwaliła odrębny projekt, dotyczący opieki armatora nad chorym i rannym marynarzem oraz dotyczący ubezpieczenia chorobowego.

W okresie międzywojennym ubezpieczenia społeczne marynarzy nie wyszły poza zakres leczenia chorych i rannych na pokładzie. Dopiero

morska sesja Międzynarodowej Organizacji Pracy w Seattle (Stany Zjednoczone A. P.) w r. 1946 rozszerzyła znacznie zakres tych ubezpieczeń, uchwalać projekt konwencji, przewidującej: 1. uprawnienia marynarzy (w szerokim tego słowa znaczeniu) do pomocy lekarskiej na wypadek choroby oraz do świadczeń pieniężnych na wypadek niezdolności do pracy, bezrobocia i na starość, 2. uprawnienia osób będących na utrzymaniu marynarza do pomocy lekarskiej oraz do świadczeń pieniężnych w wypadku śmierci marynarza.

Nadto w konwencji tej zawarta jest zasada, że świadczenia na rzecz marynarzy oraz członków ich rodziny mają być nie niższe niż świadczenia dla robotników w przemyśle. W ten sposób sprawa wyrównania świadczeń ubezpieczeniowych za pracę na morzu i w przemyśle została przesądzona na terenie międzynarodowym. Zasady ubezpieczeń marynarzy przyjęte w Seattle w r. 1946 stanowią więc nowy etap w rozwoju zakresu tych ubezpieczeń.

Opieka nad chorym i rannym marynarzem w dawnym prawie zwyczajowym.

Odmiennosć zawodu marynarza od innych zawodów polega na tym, że marynarz wykonuje swą pracę na morzu, z dala od wszelkich urządzeń i instytucji znajdujących się na lądzie. Stąd w razie choroby lub nieszczęśliwego wypadku powstaje obowiązek opieki nad nim ze strony armatora, którego w danym razie zastępuje kapitan statku. W dawnych już czasach wytworzył się patriarchalny stosunek armatora do zatrudnionych przezeń marynarzy, który przetrwał do naszych czasów i znalazł wyraz w trwałych instytucjach prawnych, gdy tymczasem wszelkie ślady patriarchalnego stosunku pracodawców do pracobiorców w przemyśle, handlu, a nawet w rolnictwie z biegiem czasu prawie zupełnie zanikły.

Już w dawnym prawie zwyczajowym istniała ta instytucja, przy czym okres opieki nad chorym marynarzem zaczynał się w jednych państwach od chwili wpisania marynarza do spisu załogi, w innych — od chwili przystąpienia do służby, w innych w końcu — od chwili odjazdu statku. Kończył się natomiast ten okres bądź z chwilą wyzdrowienia, bądź z przybyciem marynarza do kraju macierzystego, bądź po upływie z góry oznaczonego okresu czasu, bądź wreszcie z chwilą stwierdzenia nieuleczalności choroby itp. Armator miał zapewnić choremu marynarzowi pomoc lekarską, środki lecznicze, pomieszczenie, wynagrodzenie, a w razie potrzeby powrót do kraju.

Do najbardziej znanych źródeł, służących do poznania dawnego, średniowiecznego prawa zwyczajowego dotyczącego obowiązku opieki nad marynarzem ze strony armatora, należą: 1. zbiór najważniejszych orzeczeń sądu w Oléron z połowy XIII w., znany pod nazwą *Rôles d'Oleron*, oraz 2. zbiór szczegółowych orzeczeń sądów konsularnych z obszaru Morza Śródziemnego, pochodzący prawdopodobnie z Barcelony lub, według innych przypuszczeń, z Genui, znany pod nazwą *Consulat de la Mer*.

¹ Pojęcie ubezpieczeń społecznych marynarzy użyte jest w niniejszych rozważaniach w podwójnym znaczeniu: w wąskim, gdy idzie wyłącznie o świadczenia ubezpieczalni społecznych i szerszym, gdy obejmują one nadto świadczenia armatora.

Rôles d'Oléron w art. 6 zwalniają armatora z obowiązku leczenia chorego lub rannego marynarza, jeśli on samowolnie (bez urlopu) opuści statek, upije się lub popadnie w zatarg albo bójkę i zostanie zraniony albo ulegnie chorobie. Kapitan statku ma prawo takiego marynarza zwolnić, a nawet żądać od niego zwrotu różnicy między wynagrodzeniem umówionym przezeń a wynagrodzeniem jego zastępcy. Jeśli natomiast kapitan wysłał marynarza na ląd służbowo i wówczas marynarz zostanie ranny albo ulegnie wypadkowi, wówczas powinien być leczony na koszt statku aż do zupełnego wyzdrowienia. W art. 7 przewidziano obowiązek opieki armatora nad marynarzem, który zachorował w służbie na statku. Armator winien był go umieścić na lądzie, wyznaczyć do opieki kogoś z załogi, zapewnić mu wyżywienie, oświetlenie i wynagrodzenie, które w razie śmierci miało przejść na żonę i spadkobierców.

Consulat de la Mer (XIV w.), tłumaczony w XVI i XVII w. na języki włoski, francuski, holenderski, niemiecki i angielski, wywarł wielki wpływ na ustawodawstwo ówczesnych krajów morskich w dziedzinie marynarki handlowej, czym się tłumaczą dzisiejsze podobieństwa odnosnych ustawodawstw krajowych. Zbiór ten przewiduje, że marynarzowi, który zachorował przynajmniej w okresie trzech dni od ostatnio wykonanej pracy, należy się połowa umówionego wynagrodzenia (art. 127). Przewidziane były również zasady dotyczące sposobu postępowania z mieniem zmarłego marynarza, jak również wysokość wynagrodzenia należnego jego spadkobiercom (art. 129 i 130).

Istniejąca w okresie pierwotnym zupełna jednolitość prawa zwyczajowego poczęła rozpadać się od XV w., gdy władze poszczególnych krajów dążyły do wypracowania własnych zasad prawnych; dotyczy to np. Hanzy i krajów wchodzących w okres handlu światowego. Pierwszym przykładem wszechstronnego ustawodawstwa krajowego w tej dziedzinie jest rozporządzenie króla Ludwika XIV o marynarce handlowej, wydane pod wpływem Colberta. To rozporządzenie otwiera nowy okres w dziejach prawa morskiego. Charakterystyczne jest, że przepisy tego rozporządzenia dotyczące opieki armatora nad chorym i rannym marynarzem w zasadzie nie odbiegają od zasad przewidzianych w dawnym prawie zwyczajowym.

Pod wpływem przykładu francuskiego powstają w XVIII i XIX w. liczne odrębne ustawodawstwa krajowe. Myślą przewodnią tych ustawodawstw było z jednej strony zapewnienie ochrony własnej marynarce handlowej oraz załodze, a z drugiej strony dążenie do zapewnienia marynarzom udziału w postępie polityki społecznej. A więc starano się objąć przepisami o ochronie możliwie wszystkich członków załogi statku. Starano się również bliżej określić istotę i rodzaj ryzyka związanego z zawodem marynarza. Rozbudowano także świadczenia armatora, które objęły opiekę na pokładzie i na lądzie, wynagrodzenie, zezwolenie na powrót do kraju, przekazanie spadkobiercom wynagrodzenia w razie śmierci itp.

Druga część opieki nad marynarzem, mianowicie obowiązek ubezpieczenia ze strony zakładu ubezpieczeń, zaczyna się w zasadzie od chwili powrotu marynarza do kraju macierzystego, gdzie kończą się obowiązki armatora.

Opieka armatora i ubezpieczenie chorobowe wzajemnie się uzupełniają i stanowią część nierozdzielnej celowej ochrony marynarza na wypadek choroby.

Przedmiot badań Międzynarodowej Organizacji Pracy w zakresie ubezpieczeń społecznych marynarzy.

Jeśli idzie o leczenie rannych na pokładzie, to obejmuje ono jeden z ważnych punktów pojęcia nieszczęśliwych wypadków, które nie są uwzględnione jako osobny przedmiot w umowach międzynarodowych, dotyczących ubezpieczeń.

W poszczególnych ustawodawstwach krajowych ryzyko nieszczęśliwego wypadku na pokładzie jest przedmiotem dwu różnych grup przepisów. Pierwsza grupa wyznacza armatorowi takie same obowiązki w razie nieszczęśliwego wypadku, jak w razie choroby, inna grupa traktuje nieszczęśliwe wypadki jako przedmiot osobny. Wówczas albo włącza się marynarzy do ogólnych przepisów ubezpieczeniowych, albo też ustanawia się osobne przepisy. Ta druga grupa przepisów wyłączona jest z rozważań M. O. P. Większość reprezentantów państw wypowiedziała się za wyłączeniem z rozważań zagadnienia rent wypadkowych.

Międzynarodowa Organizacja Pracy przeprowadziła również we wstępujących pracach przygotowawczych rozważania nad znaczeniem słowa „leczenie” w formule zaleconej przez Radę Zarządzającą. Można bowiem pod tym pojęciem rozumieć takie obowiązki armatora; jak pomieszczenie, wyżywienie, wynagrodzenie, środki lecznicze, pomoc lekarską, powrót do kraju itp. Ale można by też zacieśnić to pojęcie wyłącznie do samej pomocy lekarskiej. M. O. P. przyjęła jednak za podstawę pierwszą wykładnię pojęcia leczenia, gdyż wszelkie zawarte tu wymogi stanowią nierozdzielny zespół środków służących do wyzdrowienia marynarza.

Trudności następczo również wyrażenie „leczenie na pokładzie”, gdyż można to rozumieć jako leczenie na pokładzie gdziekolwiek rannego marynarza, względnie też jako leczenie wyłącznie tych marynarzy, którzy ranieni zostali na pokładzie. Różne ustawodawstwa krajowe zajmują się często nieszczęśliwymi wypadkami, które nie tylko nie zaszły na pokładzie, ale nawet nie są leczone na pokładzie, a nadto wyłączają niektóre przypadki (jak np. spowodowane z winy samego marynarza).

Reasumując te rozważania Międzynarodowe Biuro Pracy przyjęło ostatecznie w r. 1928 następującą formułę, określającą przedmiot badań w zakresie ubezpieczeń społecznych marynarzy, mianowicie:

Ochrona marynarzy na wypadek choroby (włącznie z leczeniem rannego na pokładzie) t. zn.:

- a) indywidualny obowiązek armatora opieki nad marynarzem na wypadek choroby lub uszkodzenia cielesnego,
- b) ubezpieczenie marynarzy na wypadek choroby.

Jak już była mowa, konferencją w Seattle włączyła do przedmiotu badań nowe przypadki, mianowicie: niezdolność do pracy, bezrobocie i starość.

Wpływ kosztów ubezpieczeniowych na opłacalność żeglugi

Jeśli idzie o konwencję w sprawie odpowiedzialności armatora za opiekę nad chorym marynarzem oraz o konwencję dotyczącą ubezpieczeń społecznych marynarzy, to na życzenie rządów, które w związku z odpowiednią ankietą przedstawiły do Międzynarodowego Biura Pracy swe opinie, zawierają one tylko główne zasady, podstawowe wytyczne, nie wchodząc w szczegóły, pozostawione ustawodawstwu krajowym. Po wtóre wytyczne te trzeba rozumieć jako minimum wymagań, poniżej których kraje ratyfikujące oma-

wiane konwencje nie mogą zejść. Ustawodawstwo krajowe może oczywiście zapewnić marynarzom korzystniejsze warunki od przewidzianych w konwencjach. Ale należy tu wziąć pod uwagę nie tylko moment społeczny, lecz także i ekonomiczny. Koszty bowiem pracy marynarzy, a więc także koszty związane z ich ubezpieczeniem, stanowią istotną część składową kosztów eksploatacji, wpływających na wysokość frachtu morskiego i opłacalność żeglugi. Zbyt wysokie koszty eksploatacyjne podcinają możliwości rozwoju żeglugi morskiej ze strony ekonomicznej.

Usiłowania Międzynarodowego Biura Pracy idą w tym kierunku, aby w miarę możliwości na płaszczyźnie umów międzynarodowych wyrównać warunki pracy marynarzy i zmniejszyć możliwości konkurencyjne tych krajów, które na zbyt niskim poziomie utrzymują koszty pracy marynarzy. Różnice między poszczególnymi krajamiorskimi są znaczne, o czym świadczy fakt, że koszt pracy załogi statków amerykańskich jest około trzykrotnie wyższy od kosztów pracy statków duńskich, holenderskich, szwedzkich i in.¹

Istniejący stan prawny w Polsce

Obecnie wypada omówić stan prawny dotyczący ubezpieczeń społecznych marynarzy w Polsce. W okresie międzywojennym (1919—1939) ubezpieczenia marynarzy opierały się początkowo wyłącznie na ustawodawstwie niemieckim. Obowiązek opieki nad marynarzem ze strony armatora na wypadek choroby lub uszkodzenia cielesnego przewidziany był w niemieckiej ustawie o służbie marynarza z r. 1902.

Natomiast sprawa ubezpieczeń marynarzy przez dłuższy okres czasu nie była dostatecznie uregulowana. Jeszcze w r. 1930 pisze dr Aleksy Majewski w książce „Prawo morskie”: „Dotychczas nie mają w zupełności zastosowania względem marynarzy postanowienia ustawy z dn. 18 lipca 1924 r. o zabezpieczeniu na wypadek braku pracy, jak również dekretów i rozporządzeń w zakresie pośrednictwa pracy; brak nowoczesnego ustawowego ujęcia uprawnień marynarzy na wypadek choroby, w dziedzinie urlopów, czasu pracy itd.” (str. 285).

W zakresie ubezpieczenia marynarzy od nieszczęśliwych wypadków obowiązywała niemiecka ustawa ubezpieczeniowa (Reichsversicherungsordnung) z dn. 19 lipca 1911 r., która to ustawa w III cz. trzeciej księgi przewidywała specjalne przepisy dotyczące ubezpieczenia od nieszczęśliwych wypadków w żegludze morskiej (Seeunfallversicherung).

O ile chodzi o ubezpieczenie kapitana, to odnośne przepisy, jako część prywatnego prawa morskiego, zawarte były w czwartej księdze niemieckiego kodeksu handlowego z dn. 10 maja 1897 r. wraz z uzupełnieniami wprowadzonymi ustawami z dn. 2. 6. 1902 r., z 30. 5. 1908 r. i z 7. 1. 1913 r. Przepisy te zostały uchylone rozporządzeniem Prezydenta R. P. z dn. 24 listopada 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych wraz z późniejszymi zmianami (Dz. U. R. P. Nr 106 poz. 911; 1928, Nr 26 poz. 231; 1933, Nr 27 poz. 229; Nr 51 poz. 396; Nr 102 poz. 794; 1934 Nr 39 poz. 347; Nr 95 poz. 355). W rozumieniu tego rozporządzenia w art. 3 pkt. 1 za pracowników umysłowych zatrudnionych w żegludze morskiej uważa się: „Kapitanów, oficerów pokładowych i maszynowych, zarządców i asystentów zarządców polskich statków morskich lub rzecznych, jako też osoby, spełniające czynności połączone z zajmowaniem równorzędnego lub wyższego stanowiska”.

W zakresie ubezpieczeń marynarzy zasadnicze zmiany wniosła ustawa scaleniowa o ubezpieczeniu społecznym z dn. 28 marca 1933 r. (Dz. U. R.

P. Nr 51 poz. 396), przewidująca następujące rodzaje ubezpieczeń:

1) na wypadek choroby i macierzyństwa (art. 95—114), 2) na wypadek niezdolności do zarabkowania lub śmierci osoby ubezpieczonej (art. 134 do 178) i to a) wskutek wypadku w zatrudnieniu lub choroby zawodowej, b) wskutek wszelkich innych przyczyn.

Ubezpieczenia pracowników żeglugi morskiej dotyczy szczególnie art. 312, w myśl którego „Minister Opieki Społecznej, w drodze rozporządzeń wydanych w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu, przystosuje zasady niniejszej ustawy do potrzeb osób, zatrudnionych w żegludze morskiej nie tylko na podstawie stosunku umowy najmu pracy ale również osób, wykonywujących na własny rachunek samodzielnie zawód żeglarski na statkach o pojemności, nie przekraczającej pięćdziesięciu metrów sześciennych, przy wprowadzeniu do ustawy odpowiednich zmian, stosownie do odrębnych warunków pracy tych osób”.

Na tej podstawie wydane zostało rozporządzenie Min. Opieki Społ. z dnia 29 grudnia 1933 r. w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr 1 poz. 1), które zawiera przepisy przystosowujące ustawę scaleniową do ubezpieczenia pracowników morskich ze względu na odrębne warunki ich pracy. Nie wchodząc w omawianie szczegółów tego rozporządzenia, warto przytoczyć jedynie w niniejszych rozważaniach brzmienie § 10, mianowicie: „Ubezpieczony, który otrzymuje w czasie podróży lub poza granicami kraju od armatora pomoc na wypadek choroby, zgodnie z przepisami §§ 59—61 ustawy z dnia 2 czerwca 1902 r. o służbie marynarza (Dz. U. Rzeszy Niem. str. 175) oraz §§ 553—555 kodeksu handlowego niemieckiego, nie ma w okresie, w którym tę pomoc otrzymuje, prawa do świadczeń z Ubezpieczalni Społecznej”. W tym postanowieniu zawarte jest omówione wyżej rozróżnienie opieki armatora i ubezpieczeń społecznych.

Żadne istotne zmiany dotyczące zasad ubezpieczenia marynarzy w myśl ustawy scaleniowej jak i rozporządzenia Min. Opieki Społ. z 1933 r. dotychczas nie zostały wprowadzone.

Ubezpieczenia marynarzy są więc w Polsce oparte na własnym ustawodawstwie polskim. Tym niemniej przepracowanie naukowe tych zagadnień ze stanowiska osiągnięć Międzynarodowego Biura Pracy i w świetle wymogów odnosnych konwencji, zwłaszcza pochodzących z okresu po r. 1933, jest wskazane celem porównania, o ile obecnie obowiązujące postanowienia w zakresie ubezpieczeń marynarzy odpowiadają wymogom prawa międzynarodowego.

Zasadniczego uregulowania oczekują natomiast postanowienia w zakresie opieki armatora nad chorym marynarzem, gdyż w tej dziedzinie obowiązuje nadal niemiecka ustawa o służbie marynarza.

Z R O D Ł A:

1. Schutz der Seeleute im Krankheitsfalle einschliesslich der Behandlung Verwundeter an Bord, Międzynarodowe Biuro Pracy XIII sesja 1929.
2. J. w. Bericht II, 1931.
3. Projekt konwencji dotyczącej odpowiedzialności armatora w wypadku choroby, uszkodzenia i śmierci marynarza, z r. 1936 oraz: Projekt konwencji dotyczącej ubezpieczenia chorobowego marynarzy, z r. 1936, zawarte (w tłum. ang.) w Conférence internationale du Travail, Genève 1936, str. 339 i 346.
4. Dr Aleksy Majewski: Polskie prawo morskie, Tczew 1930.
5. Kodeks ubezpieczeń społecznych, w opr. Antoniego Badurskiego, Kraków 1939.
6. International Labour Conference. Conventions and Recommendations Adopted by the Conference at its twenty eighth session, Seattle 6-29 June 1946.

¹ „Biuletyn Informacyjny Morski“, Bydgoszcz, Rok III Nr 4 (15) str. 15.

Komunikaty Gospodarczego Archiwum Morskiego

Rok 1945.

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1. Kulikowski J. | Stan portów w Gdańsku i Gdyni |
| 2. Borowik J. | Przedwojenny tonaż światowy i przewozy morskie |
| 3. Borowik J. | Radziecka morska flota handlowa i przewozy morskie w ZSRR |
| 4. * | Obecny stan polskiej morskiej floty handlowej |
| 5. Jabłoński O.
i Brzuszkiewicz T. | Zręby morskiego przemysłu okrętowego w Polsce |
| 6. Ocioszyński T. | Plany żeglugowe Stanów Zjednoczonych |
| 7. Ocioszyński T. | Ubezpieczenia morskie CMS w czasie wojny |
| 8. Potyrała A. | Zagadnienie morskiego szkolnictwa technicznego w dzisiejszej Polsce |
| 9. Malecki I. | Zaopatrzenie miast portowych w energię elektryczną |
| 10. Ocioszyński T. | Polska flota handlowa w r. 1939 |
| 11. Walewski St. | Gdynia, Gdańsk i Szczecin w pracy na rzecz naszego obszaru gospodarczego |
| 12. Ocioszyński T. | Straty wojenne w polskiej flocie handlowej |
| 13. Ocioszyński T. | Trudności okresu powojennego w światowej gospodarce żeglugowo-morskiej |

Rok 1946.

- | | |
|---------------------|---|
| 14. Ocioszyński T. | Projektowane szlaki żeglugi amerykańskiej |
| 15. Walewski St. | Port w Szczecinie i jego możliwości |
| 16. Bartoszyński K. | Port morski w Szczecinie |
| 17. Pisarek M. L. | Problemy eksportowe Wielkiej Brytanii |
| 18. Potyrała A. | Zagadnienie klasyfikacji statków w Polsce |
| 19. Bierowski T. | Morski dostęp do Bałtyku |
| 20. Pisarek M. L. | Wytyczne brytyjskiej polityki żeglugowej |
| 21. Bierowski T. | Zagadnienie strefy wód terytorialnych |
| 22. * | Nowy kontynentalny czarter węglowy |
| 23. Ocioszyński T. | Żegluga pasażerska i lotnictwo |
| 24. Ocioszyński T. | Zmierzch awarii wspólnej |
| 25. * | Z konferencji Naukowej Komisji Morskiej |
| 26. Ocioszyński T. | Zagadnienia korelacji wielkości netto, brutto i deadweight w morskich statkach handlowych |
| 27. Bierowski T. | Polskie maklerstwo okrętowe w dobie powojennej |
| 28. Wierzchucka H. | Morska polityka Belgii |
| 29. Ocioszyński T. | Szybkość handlowego statku morskiego w drugim ćwierćwieczu XX stulecia |
| 30. Umiastowski W. | Charakterystyka wydajności stoczni amerykańskich w czasie wojny |
| 31. * | Typowy czarter dla żaglowców |
| 32. Wierzchucka H. | Anglia a tonaż poniemiecki |
| 33. Umiastowski W. | Orientacyjne dane kalkulacyjne dla przemysłu budownictwa okrętowego |

Rok 1947.

- | | |
|---|---|
| 34—35. Ocioszyński T.
i Wierzchucka H. | Morska Sesja Międzynarodowa Organizacji Pracy w Seattle |
| 36—37. Wierzchucka H. | Problemy sprzedaży tonażu produkcji wojennej |
| 38—39. Mysłowski M. | Naukowe podstawy użytkowania morza |
| 40—41. Krynicki M. | Żegluga pasażerska na północnym Atlantyku |
| 42—43. Potyrała A. | Tendencje organizacyjne i techniczne międzynarodowego przemysłu okrętowego |
| 44. Krynicki M. | Charakterystyka statków poniemieckich, przyznanych Polsce tytułem reparacji wojennych |
| 45. Krynicki M. | Przemiany strukturalne polskiej pełnomorskiej floty handlowej w latach 1939 — 1947 |