LESZEK MADEJ

(Instytut Rosji i Europy Wschodniej Uniwersytetu Jagiellońskiego)

Ustrój i działalność sądownictwa rosyjskiej floty wojennej w latach 1867–1914, część 2¹

W kwietniu 1870 r. światło dzienne ujrzały także nowe regulacje, dotyczące zasad rozstrzygania spraw o spowodowanie katastrof wojennych jednostek pływających. Ponieważ wszystkie tego rodzaju przypadki wiązały się zazwyczaj z nieprzestrzeganiem kanonów morskiej sztuki wojennej, to jako takie wymagały rozpatrywania w specjalnym trybie, gwarantującym pełen obiektywizm w ocenie działań dowódców okrętów, których rozkazy mogły doprowadzić do całkowitej bądź częściowej dewastacji własności państwowej. Powyższe racje zadecydowały o niewprowadzeniu stosownych regulacji prawnych do pierwszego wydania *Wojenno-morskiego regulaminu sądowego*. Jeszcze przed opracowaniem nowych rozwiązań legislacyjnych, ze względu na niemożność dalszego stosowania dotychczasowych norm prawnych w miejscowościach, w których obowiązywały już uchwały reformy z 1867 r., Główny Prokurator Floty Konstantyn Janiewicz-Janiewskij, z polecenia generała admirała, wielkiego księcia Konstantego Nikołajewicza zestawiał przepisy tymczasowe, zawierające opis procedur praktycznego stosowania artykułów *Wojenno-morskiego regulaminu sądowego* w sprawach o zniszczenie i uszkodzenie jednostek pływających podczas rejsów. Oficjalnie uzyskały one aprobatę carską 9 grudnia 1868 r., a zasięgiem ich oddziaływania objęto flotę Bałtycką i Czarnomorską. Przepisy tymczasowe, z pewnymi modyfikacjami oraz uzupełnieniami, weszły do *Regulaminu o trybie prowadzenia spraw o spowodowanie katastrofy i uszkodzeń okrętów* autorstwa Janiewicz-Janiewskiego, który moc prawną uzyskał 6 kwietnia 1870 r.² Dokument

¹ Część 1; zob. „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2019, nr 3 (269), s. 25–47.

² Обзор деятельности морского управления в России в первые двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича 1855–1880, cz. 2, Санкт-Петербург 1880, s. 701.

ten składał się z 24 punktów i zakładał oparcie procesów sądowych w tego typu sprawach na zasadach procedury ustnej i publicznej. Jako punkt wyjścia prawodawca przyjął twierdzenie, że nie każdy nieszczęśliwy wypadek z udziałem okrętu wojennego wiązał się z niewłaściwymi decyzjami podsądnych. Dlatego o ich winie lub niewinności można było dyskutować dopiero po szczegółowym wyjaśnieniu okoliczności zajścia oraz wydaniu orzeczenia co do jego prawdziwej przyczyny. Wychodząc z takiego założenia postulowano, aby każdą sprawę poddać obowiązkowemu rozpatrzeniu przez sąd, nawet jeśli dochodzenie wstępne nie ujawniło znamion czynu przestępczego. Legislator nie wymagał jednak sporządzenia wniosku prokuratorskiego ani opinii dowódcy o potrzebie rozpatrzenia casusu przez organ wymiaru sprawiedliwości. Zatem urzędy śledcze nie musiały wskazać oskarżonego, zaś udział prokuratury w czasie procesu ograniczał się w rzeczywistości do czuwania nad przestrzeganiem form i obyczajów sądowych, jak i prawidłowym stosowaniem ustaw. Z racji specyfiki i złożoności przypadków o spowodowanie katastrofy i uszkodzeń jednostek pływających obowiązek prowadzenia dochodzeń spadał na barki specjalnych komisji, z udziałem śledczych floty, występujących jednak tylko w charakterze sekretarzy. Wyznaczenie członków takich komisji należało do ministra spraw morskich, do którego trafiały finalne sprawozdania z ich pracy³. Sąd wojenno-morski w ustawowym składzie rozpoczynał obrady na podstawie pisemnego wniosku szefa resortu morskiego. Jeśli w sprawę zamieszany był admirał, to za pośrednictwem głównodowodzącego generała admirała końcowa opinia ministra spraw morskich powinna zostać odesłana cesarzowi. Proces odbywał się w oparciu o procedury opisane w *Wojenno-morskim regulaminie sądowym* z 15 maja 1867 r. Dążąc do możliwie najpełniejszego wyjaśnienia uwarunkowań towarzyszących sprawie, z powodu ograniczenia roli prokuratora, powinnością kwestionowania zeznań osób w niej uczestniczących oraz podtrzymywania, jeśli zachodziła taka konieczność, oskarżeń w stosunku do nich, obarczono jednego z sędziów tymczasowych w stopniu oficerskim, którego miejsce – wedle uznania ministra spraw morskich – mógł zająć każdy oficer marynarki, spełniający wymogi stawiane przez prawo niestałym członkom sądów wojenno-morskich. Do obowiązków takiego sędziego bądź oficera należało ponadto formułowanie wniosków odnośnie do istoty rozpatrywanego przypadku. Ponieważ katastrofy morskie, które pociągały za sobą całkowite zniszczenie okrętu albo jedynie jego częściowe uszkodzenie, znacząco różniły się od innych casusów, podlegających gestii instytucji Temidy floty, to w charakterze wyjątku od ogólnie stosowanych norm o ciągłości posiedzeń sądowych ustawodawca wyraził zgodę na ewentualne

³ Положение о производстве дел о крушении и повреждении судов, „Морской Сборник” 1870, t. 108, nr 5, официальный отдел, s. 33.

zawieszenie obrad sądu, ale najwyżej na okres czterech dni. W tym czasie tymczasowy członek składu orzekającego, podtrzymujący oskarżenie, mógł przygotować mowę końcową. Aby zrównoważyć uprawnienia oskarżenia i obrony, naruszone przez tę procedurę, zobligowano oskarżyciela – który zamierzał w swym przemówieniu podtrzymać oskarżenie – do wcześniejszego poinformowania na piśmie podsądnego o postawionych mu zarzutach⁴.

Biorąc pod uwagę wybitnie morski charakter spraw o doprowadzenie okrętu do katastrofy, dopuszczano możliwość składania protestów na wyroki jakie w nich zapadły tak przez prokuratorów, jak i z rozkazu najwyższych władz floty. Wszystkie sentencje końcowe miały być przedstawiane ministrowi spraw morskich, który za pośrednictwem głównodowodzącego generała admirała przysyłał je imperatorowi do konfirmacji lub odrzucenia. Taki tryb stanowił potwierdzenie, że do analizowanych na drodze sądowej nieszczęśliwych wypadków z udziałem okrętów resort marynarki przywiązywał większe znaczenie, aniżeli do spraw innego rodzaju⁵.

Niezależnie od procedur prowadzenia śledztw i procesów sądowych dotyczących uszkodzeń i kolizji jednostek pływających, regulamin z 6 kwietnia 1870 r. dotyczył również problemu zasad rozstrzygania spraw o utratę podczas żeglugi elementów wyposażenia bojowego i technicznego okrętów oraz zniszczenia statków wiosłowych bądź jednostek cumujących w portach. Ze względu na niewielką szkodliwość większości takich przypadków legislator zalecał ograniczyć się do dochodzenia lub śledztwa wstępnego w oparciu o kanony zapisane w *Wojenno-morskim regulaminie sądowym*. Ich rezultaty, z opinią głównego komendanta (względnie komendanta) portu, powinny trafić do zarządzającego Ministerstwem Morskim, który – odpowiednio do ujawnionych okoliczności – kończył sprawę w trybie administracyjnym lub kierował ją na drogę postępowania sądowego⁶.

Regulaminy o prowadzeniu sądu w czasie rejsu oraz o trybie prowadzenia spraw o spowodowanie katastrofy i uszkodzeń okrętów, podobnie jak i cytowane w części pierwszej, odrębne, imienne dekrety cesarskie z lat 1869–1873, uzupełniające lub zmieniające brzmienie poszczególnych artykułów, weszły do przerobionej edycji *Wojenno-morskiego regulaminu sądowego*, jako części składowe jego trzeciej księgi. Opublikowano ją 1 kwietnia 1874 r.⁷ W następnych latach dokonywano już tylko modyfikacji poszczególnych punktów tej regulacji, nadal publikując imienne ukazy carskie. *Wojenno-morski regulamin sądowy* został włączony do piątej części *Zbioru uchwał morskich*

⁴ *Ibidem*, s. 34–35.

⁵ *Ibidem*, s. 35.

⁶ *Ibidem*, s. 36.

⁷ Полное Собрание Законов Российской Империи (dalej: ПСЗРИ), t. 49, отд. 1, nr 53333, s. 571–577.

z 1886 r., który regulował całokształt działalności Rosyjskiej Marynarki Wojennej i agend wchodzących w skład resortu morskiego.

Obraz organizacji wymiaru sprawiedliwości i procedur sądowych marynarki wojennej byłby niepełny, bez uwzględnienia agend Temidy funkcjonujących na szczeblu wyższych instytucji dowódczych oraz struktur zarządów portowych. Informacje na ten temat można znaleźć w *Regulaminie Morskim* z 1879 r. Dokument ten wspominał o etatowym urzędniku sądowym przewidzianym do sztabów *flagmanów*. Do jego bezpośrednich zadań należało prowadzenie spraw podlegających gestii organów wymiaru sprawiedliwości, jakie pojawiły się w poszczególnych eskadrach i składanie – na polecenie szefa sztabu – stosownych o nich raportów⁸. Taki sam wachlarz obowiązków legislator nakładał na rzeczonoego czynownika w kolejnej wersji *Regulaminu Morskiego* z 1885 r., który w postaci dziesiątej księgi wszedł do *Zbioru uchwał morskich*⁹. Pewne innowacje przyniosła dopiero edycja tej regulacji z 1901 r. Urzędnik pionu sądowego otrzymał w nim nazwę *oberaudytora* przy *flagmanie*. W przeciwieństwie do poprzednich wydań, zobowiązano go do przeprowadzania w eskadrach tylko śledztw wstępnych, a nie – jak dawniej – nadzoru administracyjnego nad wszystkimi sprawami mieszczącymi się w sferze zainteresowań całego pionu sądowego. Dodatkowo miał on zarządzać całą korespondencją *flagmanów*, obejmującą sprawy sądowe i dyscyplinarne oraz kontrolę nad wszelkimi zagadnieniami jurystycznymi, nawet tymi z dziedziny prawa międzynarodowego. Na barki *oberaudytora* spadła również powinność realizacji rozkazów *flagamana* oraz szefa sztabu, które nie odnosiły się do jego ścisłej specjalizacji zawodowej, czyli znawcy prawa morskiego¹⁰.

Prerogatywy natury sądowniczej przysługiwały także organom dowódczym i urzędnikom funkcjonującym na poziomie portów wojennych. 26 maja 1869 r. światło dzienne ujrzała obszerna *Instrukcja (Nakaz) odnosząca się do zarządu resortem morskim*, doprecyzowująca między innymi niektóre normy odnoszące się do struktury sądownictwa¹¹. Określając ogólne uprawnienia i obowiązki sztabów głównych komendantów portowych, prawodawca wymienił także nadzór nad całym przebywającym w portach personelem oraz zachowaniem dyscypliny wojskowej tak na pokładach okrętów, jak i w załogach oraz oddziałach stacjonujących na lądzie. Oprócz tego w ich

⁸ *Морской устав*, Санкт-Петербург 1879, s. 108–110.

⁹ *Морской устав*, Санкт-Петербург 1885, s. 80–81.

¹⁰ *Свод морских постановлений* (dalej: *СМП*), t. 10: *Морской устав*, wyd. 1901, Санкт-Петербург 1902, s. 61.

¹¹ *ПСЗРИ* (II), t. 44, отд. 1, nr 47127, s. 458–512.

gestii znalazło się prowadzenie korespondencji z pionami śledczym, dyscyplinarnym i sądowym oraz wymiana korespondencji w sprawach egzekwowania zasądzonych wyroków¹². Taki sam wachlarz kompetencji sztaby uzyskiwały w szczegółowej *Instrukcji dla zarządów portowych* z 1901 r., z tym że ich obowiązki poszerzono o ewidencjonowanie sentencji końcowych zasądzonych w sprawach o spowodowanie katastrof okrętów oraz ich kolizji z prywatnymi jednostkami pływającymi. Równocześnie nowe przepisy obdarzały pewnymi uprawnieniami jurystycznymi portowych radców prawnych. Mieli oni analizować wszystkie kontrakty i umowy zawarte z prywatnymi przedsiębiorcami, które podlegały aprobachie głównych komendantów, względnie kapitanów zawiadujących portami, wydając swe opinie w sprawach o zasadność nakładania grzywien oraz zawierających roszczenia, wysunięte w trybie administracyjnym przez skarb państwa wobec osób prywatnych, jak i na odwrót. Rzeczony radca mógł ponadto wypowiadać się na temat wszelkich kwestii wiążących się z systemem zarządu portami i ustosunkowywać się do wątpliwości wyrażanych w przedmiocie stosowania konkretnych ustaw¹³.

Zmodernizowane instytucje sądowe floty orzekały w oparciu o nowy kodeks karny, sygnowany przez Aleksandra II 13 kwietnia 1870 r. i noszący nazwę *Wojenno-morski regulamin o karach*. Druga jego edycja weszła w życie 1 sierpnia 1875 r.¹⁴

I. Powstanie i działalność sądów honorowych marynarki wojennej

Poza scharakteryzowaną w części pierwszej artykułu strukturą sądownictwa znalazły się tzw. sądy kapitanów (*sudy kapitanow*). Podlegały im wszystkie czyny, które nie licowały z kanonami honoru oficerskiego i demaskowały brak zasad moralnych – nawet gdy nie podlegały one pod ustawodawstwo karne – jakich dopuścili się oberoficerowie i nawigatorzy z załóg, oddziałów brzegowych i instytucji zlokalizowanych w portach w: Sankt Petersburgu, Kronsztadzie, Nikołajewie, Sewastopolu, Baku i Władywostoku, czyli punktach należących do flot Bałtyckiej i Czarnomorskiej oraz flotylli Kaspijskiej i Syberyjskiej. Prawne podstawy działalności sądów kapitańskich precyzował, sygnowany przez imperatora 22 marca 1871 r., *Wojenno-morski*

¹² *Ibidem*, s. 501.

¹³ *СМП*, t. 1: *Общее образование управления морским ведомством*, Санкт-Петербург 1902, s. 52, 90, 142–143.

¹⁴ *Обзор деятельности морского...*, s. 722–723, 727, 729–730; *Введение в действие нового Военно-морского устава о наказаниях*, „Морской Сборник” 1875, t. 149, nr 8, официальный отдел, s. 6.

regulamin dyscyplinarny, którego dwa kolejne wydania z 12 kwietnia 1876 r. oraz 3 kwietnia 1889 r. zostały poszerzone o nowe przepisy. Ostatnia edycja stała się, jako księga 17, składową częścią *Zbioru uchwał morskich*¹⁵.

Rzeczony dokument zawierał wykaz przestępstw i wykroczeń podlegających sankcjom, nakładanym tylko przez zwierzchników wojskowych, poza ustawowym systemem organów Temidy. Stosownie do jego litery sądy kapitanów można było powoływać przy każdej dywizji oraz połączonym zespołom okrętów, znajdującym się pod zwierzchnictwem młodszego *flagmana*. Do tych instytucji, stanowiących odmianę sądów honorowych, wchodziłi wszyscy obecni dowódcy załóg, w liczbie co najmniej pięciu. Jeśli nie udało się skompletować takiego składu orzekającego, to dokooptowywano do niego sztabsoficery. Wyjątek poczyniono dla portów w Baku i Władywostoku. Do formowanych tam sądów kapitańskich, działających pod przewodnictwem komendantów portowych, ustawodawca dopuszczał dowódców załóg i kapitanów okrętów pierwszych trzech klas, z wyjątkiem pływających latarni morskich należących do Załogi Kaspijskiej oraz niszczycieli z Załogi Syberyjskiej. Prowadzenie dochodzeń o prawdziwość lub niestosowność pomówienia oficera o niegodne zachowanie, jak również rozpatrywanie zatargów pomiędzy dwoma posiadaczami szlifów oficerskich znajdowało się w gestii trzyosobowych rad arbitrów, wyłanianych raz w roku z grona wszystkich oficerów dywizji, połączonych zespołów okrętów oraz portów bakijskiego i władywostockiego. Godność rozjemcy przysługiwała wyłącznie *lejtantom* oraz *miczmanom*¹⁶, spełniającym wymogi cenzusu morskiego dla osób starających się o uzyskanie rangi porucznika, którzy w stopniu oficerskim przeszli co najmniej sześć miesięcy. Przesłuchania przed radami arbitrów opierały się na procedurze ustnej, z dopuszczeniem jednak – na wniosek stron albo w razie nieobecności którejś z nich – zeznań pisemnych, składanych zawsze bez udziału pisarzy. Jeżeli oskarżenie zostało jednogłośnie uznane za pozbawione podstaw, a naczelnik z inicjatywy którego wszczęto śledztwo zgodził się z takim orzeczeniem, to mediatorzy donosili o tym dowódcy odpowiedniej załogi, a rada zaprzestawała swej działalności. W wypadku niezaprobowania przez zwierzchnika opinii członków rady, sprawa trafiała do sądu kapitanów. Kiedy rozjemcy jednogłośnie doszli do przekonania o zasadności oskarżenia, to za zgodą dowódcy załogi, względnie naczelnika

¹⁵ *ПСЗПИ* (II), t. 46, otd. 1, nr 49386, s. 232–247; t. 51, otd. 1, nr 55785, s. 273–288; t. 54, otd. 2, nr 60410, s. 381–401; *ПСЗПИ* (III), t. 9, nr 5907, s. 133–153.

¹⁶ *Miczman* – stopień wojskowy w rosyjskiej marynarce wojennej wprowadzony w 1716 r. W latach 1716–1732 i 1751–1758 stanowił najwyższą rangę podoficerską floty, zaś w okresie 1732–1751 oraz 1758–1917 stał się pierwszą rangą oficerską, odpowiadającą szarzy porucznika w armii. Nadawano go elewom Morskiego Korpusu Kadetów, którzy pomyślnie zdali egzaminy teoretyczne i praktyczne; zob. *Советская военная энциклопедия*, t. 5, Москва 1978, s. 332.

innego oddziału, przedstawiali winowajcy sugestię złożenia prośby o dymisję w terminie trzydniowym. Odmowa podsądnego pociągała za sobą przekazanie sprawy starszemu *flagmanowi* dywizji albo dowodzącemu połączonym zespołem, natomiast w portach w Baku i Władywostoku – ich komendantom, którzy z kolei wnosili ją do sądu kapitańskiego. Tym samym ten ostatni stawał się jakby wyższą instancją w stosunku do orzeczeń rady arbitrów¹⁷.

Sądy kapitanów mogły być zwoływane na mocy rozporządzeń, publikowanych przez starszych *flagmanów* dywizji i dowódców połączonych zespołów, zaś w portach bakijskim i władywostockim – rozkazów ich komendantów. Sesje tych organów odbywały się przy drzwiach zamkniętych, obowiązkowo z udziałem wszystkich mediatorów (chyba że któryś z nich nie był w stanie przybyć z prawnie uzasadnionych przyczyn) i faktycznie ograniczały się do wysłuchania pisemnych raportów rad, zawierających charakterystykę okoliczności wykroczenia podlegającego oskarżeniu i jego prawnej istoty oraz określających stopień winy pozwanego. Na wezwanie podejrzanego o złamanie kanonów honoru oficerskiego i zaznajomienie się z jego wersją wydarzeń zgodę musiał wydać przewodniczący składu sędziowskiego. Oficerowie wydaleny z jednostek w oparciu o werdykt sądu kapitańskiego, który został ogłoszony w rozkazie, nie podlegali ponownemu przyjęciu do służby czynnej. Ich powrót do marynarki mógł nastąpić jedynie za cesarskim zezwoleniem. Pozbawiono ich ponadto prawa do zaskarżania wyroków wydanych przez sądy kapitanów i składania prośb o przekazanie sprawy formalnym instytucjom wymiaru sprawiedliwości, w celu udowodnienia swej niewinności¹⁸.

Z wyjątkiem badania czynów niegodnych oficera, w orbitę zainteresowań sądów kapitańskich wchodziły dodatkowo casusy, dotyczące: 1) braku zgodności pomiędzy opinią arbitrów, co do tego, czy zakończyć sprawę czy też nadać jej dalszy bieg; 2) przypadków, gdy oficer wydany podczas żeglugi z mesy oficerskiej nie wyraził dobrowolnej zgody na złożenie prośby o zwolnienie oraz 3) kiedy w oparciu o jednomyślny wniosek rozjemcy uznali oskarżonego za zasługującego na znacznie surowszą karę aniżeli wykluczenie ze służby na własne życzenie. Ponieważ kompetencje kapitańskich instytucji Temidy obejmowały wyłącznie oberoficerów i nawigatorów służby czynnej wymienionych powyżej flot i flotylli, to zwolnienie za wykroczenie godzące w honor oficerski sztabsoficerów, jak również oberoficerów: rezerwy, floty ochotniczej, statków handlowych oraz zatrudnionych w innych resortach, mogło nastąpić tylko na mocy osobistego postanowienia cara¹⁹.

¹⁷ *СМП*, t. 17: *Военно-морской дисциплинарный устав*, wyd. 1895, Санкт-Петербург 1898, s. 59–62, 65–66, 70.

¹⁸ *Ibidem*, s. 67–71.

¹⁹ *Ibidem*, s. 66, 71.

Inną formą wymierzania sprawiedliwości za pogwałcenie norm kodeksu honorowego, którą dopuszczał *Wojenno-morski regulamin dyscyplinarny*, były sądy wyłaniane podczas rejsów zagranicznych z grona oficerów uprawnionych do korzystania z mesy oficerskiej. Obradowały one w oparciu o procedury ustalone dla rad rozjemców w składzie co najmniej siedmio-osobowym, jedynie za zgodą kapitanów jednostek pływających. W oparciu o ich uchwały, podejmowane jednomyślnie bądź większością trzech czwartych głosów, oficer mógł zostać pozbawiony na czas trwania żeglugi prawa do przebywania w mesie, a więc wśród swych kolegów po fachu. Wykluczonemu poza nawias społeczności oficerskiej osobnikowi dowódca okrętu, po przybyciu do portu, wręczał prośbę o złożenie dymisji. Negatywne ustosunkowanie się do niej takiego „autsajdera” kończyło się jego przymusowym usunięciem z okrętu i skierowaniem sprawy do wyższego dowództwa, stosownie do przynależności służbowej. Zwierzchność z kolei mogła oddać go pod sąd kapitanów, ewentualnie zasądzić karę w trybie dyscyplinarnym²⁰.

II. Etapy przebudowy struktury sądownictwa floty wojennej w ciągu drugiej połowy XIX i na początku XX w.

Proces powoływania nowych instytucji Temidy Cesarskiej Floty Wojennej trwał kilka lat. W pierwszej kolejności planowano je uruchomić w portach Floty Bałtyckiej. Sądy w Sankt Petersburgu i Kronsztadzie rozpoczęły pracę już 1 sierpnia 1867 r.²¹ Porty w Rewlu (ob. Tallin) i Sweaborgu (ob. Suomenlinna w Helsinkach) podporządkowano na płaszczyźnie wymiaru sprawiedliwości władzy Wojennego Sądu Morskiego, na stałe działającego w stolicy. W obu tych miejscowościach legislator dopuszczał możliwość organizowania tymczasowych sądów wojenno-morskich. Nie zamierzano powoływać odrębnego sądu załogowego w porcie archangielskim. Wszelkie sprawy podlegające jego gestii, w których stroną byłiby marynarze i podoficerowie floty, miały podlegać rozpatrzeniu przez sąd lokalnego batalionu gubernialnego, z desygnowaniem do jego składu jednego oberoficera marynarki. W razie potrzeby zrewidowania wyroku tej mieszanej, morsko-lądowej instytucji orzekającej, sprawy należało kierować do sankt petersburskiego sądu wojenno-morskiego²².

1 stycznia 1869 r. mocą nowego regulaminu sądowego objęto akwen Morza Czarnego, a 1 maja 1870 r. wody Morza Kaspijskiego. Port w Baku, wraz z podległymi mu punktami morskimi, podporządkowano sądowi

²⁰ *Ibidem*, s. 71–72.

²¹ *Открытие новых военно-морских судебных учреждений*, „Морской Сборник” 1867, t. 92, nr 10, морская хроника, s. 45–47.

²² *ПСЗРИ* (II), t. 42, отд. 1, nr 44734, s. 968–969.

wojenno-morskiemu rezydującemu w Nikołajewie. Niemniej z powodu zbyt dużej odległości pomiędzy tymi ośrodkami w porcie bakijskim został na stałe zakwaterowany specjalny zastępca prokuratora z sądu nikołajewskiego²³. Flotylla Kaspijska otrzymała 18 lutego 1870 r. tylko sąd załogowy, z obowiązkiem odsyłania spraw przynależnych wyższej instancji do sądu wojenno-morskiego w Nikołajewie. Dlatego etat tego ostatniego poszerzono o jednego sędziego śledczego oraz jednego kandydata na stanowisko sędziowskie w sądzie wojenno-morskim. Sąd nikołajewski miał prawo delegowania do każdej podległej mu miejscowości, w której została popełniona zbrodnia, sądu tymczasowego²⁴. Ostatecznie, w oparciu o ukaz z 23 maja 1895 r. przeniesiono siedzibę sądu wojenno-okręgowego z Nikołajewa do Sewastopola, z wyznaczeniem terminu rozpoczęcia jego działalności na 15 sierpnia. Na dawnym miejscu pozostawiono tylko jednego śledczego i zastępcę prokuratora floty²⁵.

Najpóźniej wytyczne reformy dotarły do Flotylli Aralskiej oraz portów leżących nad morzami Oceanu Spokojnego. Wiązało się to z koniecznością dostosowania zapisów *Wojenno-morskiego regulaminu sądowego* do specyficznych warunków lokalnych panujących na Syberii, gdzie uprawnienia administracji cywilnej krzyżowały się z prerogatywami agend istniejących w ramach wojsk lądowych i marynarki wojennej. Ponieważ wspomniany dokument uzyskał na obszarach syberyjskich moc obowiązującą wcześniej niż ustawa o sądownictwie powszechnym z 1864 r., to władze musiały się tam borykać z wieloma trudnościami, przede wszystkim w zakresie określania podsądności niektórych spraw karnych, trybu prowadzenia śledztw oraz rozstrzygania spraw w trybie kasacyjnym na podstawie skarg i protestów kasacyjnych. Ta ostatnia niedogodność wiązała się z tym, że prerogatywy Głównego Morskiego Sądu Wojennego nie obejmowały przewidzianego dla obszarów Syberii sądu wojenno-morskiego, który został podporządkowany syberyjskiemu wydziałowi Głównego Sądu Wojskowego, działającego od 1867 r. w ramach pionu sądowego armii²⁶. 20 maja 1870 r., a więc jeszcze przed przekształceniem zarządu – istniejącej od 1731 r. – Flotylli Syberyjskiej (do 1855 r. nosiła nazwę Flotylla Ochocka) w Zarząd Głównego Komendanta Portów Oceanu Wschodniego, uchylono przepis o konieczności przekazywania spraw sądowych prowadzonych w resorcie marynarki

²³ *Обзор деятельности морского...*, s. 681.

²⁴ *О введении военно-морского судебного устава 15 мая 1867 г. по ведомству Каспийской флотилии*, „Морской Сборник” 1870, t. 107, nr 4, официальный отдел, s. 6–9.

²⁵ *ПСЗРИ* (III), t. 15, nr 11711, Санкт-Петербург 1885–1916, s. 319–320.

²⁶ *Обзор деятельности морского...*, s. 706–707.

wojennej do zatwierdzenia przez generała gubernatora Syberii Wschodniej²⁷. Rezultatem tego kroku było obdarzenie komendanta portu w Nikołajewsku nad Amurem identycznymi uprawnieniami do rozstrzygania spraw sądowych, śledczych i dyscyplinarnych, z jakich dotychczas korzystali główni komendanci portów²⁸.

Biorąc pod uwagę specjalne warunki panujące w Obwodzie Nadmorskim oraz znaczne oddalenie tego obszaru od Sankt Petersburga, czyli najważniejszego ośrodka decyzyjnego, pod koniec 1873 r. rząd zadecydował o poszerzeniu zakresu kompetencji komendanta głównego Flotylli Syberyjskiej i portów Pacyfiku na niwie wymiaru sprawiedliwości, zrównując je z prerogatywami głównodowodzącego floty. Uzyskał on prawo do orzekania w sprawach śledczych o spowodowanie katastrof i uszkodzeń okrętów oraz nadawania im dalszego biegu w oparciu o normy prawne stosowane we wszystkich innych dochodzeniach, informując jednak zarządzającego Ministerstwem Morskim o każdym wypadku ich zakończenia w trybie administracyjnym, w celu złożenia generał admirałowi stosownego raportu, który powinien zawierać opis całego zajścia wraz z umotywowaniem swej decyzji. Dodatkowo, wspomniany komendant mógł ostatecznie zatwierdzać i wykonywać werdykty sądowych komisji portowych, jakie zapadły niemal we wszystkich sprawach sądowych²⁹. Dziesiątego sierpnia 1887 r. opublikowano *Rozporządzenie o trybie zastosowania i wprowadzenia w życie Wojenno-sądowego regulaminu morskiego dla urzędu portu władzywostockiego*. W akcie tym Ministerstwo Morskie – jak stwierdził Aleksandr Piliipenko, bez porozumienia z innymi resortami – powołało tymczasowy sąd wojenno-morski we Władywostoku oraz sąd załogowy tzw. Syberyjskiej Załogi Morskiej³⁰. Kompetencje pierwszej instytucji obejmowały, oprócz kategorii spraw ustawowo przypisanych tego typu organom, również: a) przestępstwa dokonane w czasie rejsów na okrętach Eskadry Oceanu Spokojnego, które nie podlegały uprawnieniom sądu okrętowego i nie stanowiły naruszenia przepisów dyscyplinarnych i służbowych floty oraz b) wypadki pogwałcenia zasad dyscypliny i służby morskiej, których dopuszczono się na pokładzie jednostki pływającej, wchodzącej w skład oddziału lub eskadry, w stosunku do których dowódca miał prawo osądzić winowajcę po powrocie okrętu do portu³¹.

²⁷ *Энциклопедия военных и морских наук*, t. 7, red. Г. А. Леер, Санкт-Петербург 1895, s. 191.

²⁸ *ПСЗРИ* (II), t. 45, otd. 2, nr 48383, s. 668–669.

²⁹ *ПСЗРИ* (II), t. 48, otd. 2, nr 52513, s. 118–119.

³⁰ А. Н. Пилипенко, *Военно-морское судебное ведомство в судебной системе Российской империи в конце XIX в.*, „Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: «Социально-гуманитарные науки»” 2014, t. 14, nr 2, s. 51.

³¹ *ПСЗРИ* (III), t. 7, nr 4680, s. 393–394.

Wprowadzenie norm *Wojenno-sądowego regulaminu morskiego* we flocie dalekowschodniej zakończyło prawie 21-letni proces modernizacji systemu wymiaru sprawiedliwości marynarki wojennej w Cesarstwie Rosyjskim. Ponieważ powszechny wymiar sprawiedliwości na Syberii i Dalekim Wschodzie mógł korzystać z dobrodziejstw reformy dopiero od 1897 r., to w ujęciu całościowym restrukturyzacja sądownictwa przebiegała tam odwrotnie niż w europejskiej części kraju³². Generalnie, wyższe instancje Temidy w postaci stałych sądów wojenno-okręgowych otrzymały we Flocie Bałtyckiej porty w Sankt Petersburgu i Kronsztadzie. We Flocie Czarnomorskiej analogiczne organa pojawiły się pierwotnie w Nikołajewie, a później w Sewastopolu. Natomiast Władywostok, który w 1871 r. przejął od Nikołajewsk nad Amurem obowiązki głównej bazy Syberyjskiej Flotyli Wojennej, stał się siedzibą tymczasowego sądu wojenno-okręgowego³³.

III. Zasady kształcenia i poziom przygotowania zawodowego personelu organów wymiaru sprawiedliwości marynarki wojennej po 1867 r.

Najważniejszym ośrodkiem dydaktycznym marynarki kształcącym kadry oficerskie – w tym prawników – była w drugiej połowie XIX i na początku XX w. Szkoła Morska, powołana do życia jako Morski Korpus Kadetów 15 grudnia 1752 r. na fundamencie założonej jeszcze przez Piotra I Akademii Morskiej³⁴. Przyjmowano do niej jedynie dzieci szlacheckie, które otrzymały wykształcenie na poziomie pięciu klas gimnazjum albo szkoły realnej. Elewowie pobierali nauki przez cztery lata, a wśród wykładanych przedmiotów znajdowało się również prawoznawstwo³⁵. Szkoła Morska funkcjonowała do 1891 r., kiedy ponownie przekształcono ją w Morski Korpus Kadetów z trzyletnim okresem nauczania. Nowy plan zajęć przewidywał między innymi naukę o prawie³⁶.

Szkoła, a później Korpus Morski, dawały swym wychowankom możliwość zapoznania się z jursysprudencją w zakresie podstawowym, w ramach całościowego kursu specjalistycznego prowadzonego na średnim poziomie. Uzykanie profesjonalnego wykształcenia prawniczego gwarantowało początkowo ukończenie tzw. klas oficerskich, istniejących od 9 lipca 1866 r. w ramach Szkoły Audytorskiej. Zajęcia odbywały się w nich na dwóch jednorocznych

³² ПСЗРИ (III), t. 16, отд. 1, nr 12932, s. 416–425.

³³ Энциклопедия военных и морских наук..., s. 191.

³⁴ А. С. Кротков, *Начало Морского Кадетского Корпуса*, Санкт-Петербург 1899, s. 3, 7.

³⁵ ПСЗРИ (II), t. 42, отд. 1, nr 44541, s. 446–456.

³⁶ СМП, т. 3: Учебные заведения морского ведомства, Санкт-Петербург 1899, s. 17; Л. Г. Бескровный, *Русская армия и флот в начале XX в. Очерки военно-экономического потенциала*, Москва 1986, s. 217.

kursach. Na podstawie porozumienia pomiędzy Zarządem generała audytora floty i Departamentem Audytorskim do uczestnictwa w wykładach dopuszczono także oberoficerów floty. Na 50 miejsc, przewidzianych w etacie, ich liczbę ustalono – w obu klasach – na poziomie 10. W okresie 1861–1878 Szkoła Audytorska, razem z jej klasami oficerskimi, dostarczyła siłom lądowym i marynarce 1298 specjalistów z dziedziny prawa³⁷.

Ponieważ wraz z upływem czasu klasy oficerskie przestały odpowiadać rosnącym wymogom modernizujących się armii i floty, władze postanowiły przekształcić je 30 marca 1868 r. w Szkołę Wojskowo-Prawniczą, która przetrwała do 17 czerwca 1878 r., kiedy powołano do życia Aleksandrowską Akademię Wojskowo-Prawniczą. W dwóch pierwszych klasach oficerowie i urzędnicy cywilni, którzy wstąpili na służbę do armii i floty, mieli zdobywać ogólną wiedzę jurystyczną, a w ostatniej przyswajać wiadomości z dziedzin ustawodawstwa wojskowego i morskiego. Do kategorii dyscyplin podstawowych odnosiły się: wojskowe prawo karne i karno-procesowe, wojskowo-administracyjne prawo procesowe, historia prawodawstwa wojskowego, prawo państwowe i cywilne. Rolę przedmiotów dodatkowych odgrywały natomiast: historia prawa rosyjskiego, encyklopedia prawa, prawo finansowe, prawo policyjne, prawo cerkiewne, prawo międzynarodowe, ekonomia polityczna, medycyna sądowa, psychologia oraz logika. Program kształcenia przewidywał również zajęcia praktyczne z wojskowo-karnych procedur sądowych. Ponadto kadry dydaktyczne uczelni wykonały poważne prace na płaszczyźnie opracowywania ustawodawstwa sądowego na potrzeby armii i marynarki³⁸.

Rekrutacja do Szkoły, a później Akademii Wojskowo-Prawniczej obejmowała również oficerów i czynowników marynarki. Każdego roku flota dostarczała jednego etatowego słuchacza, z wyjątkiem lat: 1878, 1886 i 1889, kiedy z resortu morskiego nie przeprowadzono żadnego naboru, choć z drugiej strony w okresie 1881–1885 oraz w 1887 r. przyjęto siedmiu nadetatowych studentów³⁹. Na 238 absolwentów obu wspomnianych placówek, pomiędzy 1868 a 1876 r. było 27 oficerów (11,4%) i urzędników floty, natomiast w latach 1880–1891 pośród 252 jej wychowanków resort morski reprezentowało 16 (6,3%). Z grona absolwentów Szkoły i Akademii

³⁷ ПСЗРИ (II), t. 41, otd. 1, nr 43473, s. 887–890; В. Кузьмин-Караваев, *Военно-юридическая академия (1866–1891 гг.). Краткий исторический очерк*, Санкт-Петербург 1891, s. 10–11; Л. Г. Бескровный, *Русская армия и флот в XIX в. Военно-экономический потенциал России*, Москва 1973, s. 193.

³⁸ ПСЗРИ (II), t. 43, otd. 1, nr 45666, s. 324–325; t. 53, otd. 1, nr 58637, s. 441–452, 445; *Свод военных постановлений 1869 года, cz. 4: Военные заведения*, t. 15: *Заведения военно-учебные*, Санкт-Петербург 1896, s. 43.

³⁹ *Свод военных...*, t. 3, s. 11; В. Кузьмин-Караваев, *Военно-юридическая академия...*, s. 79.

Wojskowo-Prawniczej 31 (72,3%) rozpoczęło pracę w organach odpowiedzialnych za wymiar sprawiedliwości floty, sześciu (13,9%) trafiło do sądownictwa i instytucji nadzoru prokuratorskiego armii, a trzech (18,7%) znalazło zatrudnienie poza strukturami Temidy obu rzeczonych komponentów rosyjskich sił zbrojnych. Na 31 przyjętych, w latach 1868–1891, do agend sądowniczych floty jeden (4,5%) został członkiem Głównego Morskiego Sądu Wojennego, a jednego (4,5%) skierowano do Głównego Wojenno-Morskiego Zarządu Sądowego w charakterze oberaudytora. Inni pełnili rozmaite funkcje w sądach wojenno-morskich, czyli wyższych instancjach sądowniczych marynarki, mianowicie: jednego (4,5%) desygnowano na przewodniczącego składu orzekającego, jeden (4,5%) zajął stanowisko prokuratora, siedmiu (32%) mianowano na sędziów, czterech (18,2%) przeznaczono na sędziów śledczych, trzech (13,6%) stało się zastępcami prokuratorów, dwóch (9,1%) uzyskało status kandydatów na sędziów i tylu samo oddelegowano do pracy w tych organach, bez wyznaczenia im konkretnej godności⁴⁰. Ogólnie rzecz ujmując, w ciągu przeanalizowanego dwudziestotrzyletniego okresu, specjalistyczną wiedzę zawodową uzyskała wystarczająca liczba pracowników wyższych instancji Temidy floty, czyli Głównego Morskiego Sądu Wojennego oraz sądów wojenno-morskich, zwłaszcza że w stosunku do większości zasiadających w nich sędziów (przeważnie oficerów liniowych) nie istniał wymóg posiadania wykształcenia prawniczego.

Jeśli chodzi o stopień teoretycznego i praktycznego przygotowania pracowników struktur sądowych floty, to pewien wgląd w to zagadnienie daje zapoznanie się z przebiegiem służby przewodniczących Głównego Morskiego Sądu Wojennego oraz głównych prokuratorów, a więc osób zajmujących najwyższe stanowiska w pionie odpowiedzialnym za wymiar sprawiedliwości, których wiedza i umiejętności nie powinny budzić żadnych zastrzeżeń. W latach 1867–1917 na fotelu szefa sądu kasacyjnego zasiadali kolejno: Iwan Jepanczin, Konstantin Istomin, Fedor Nordman, Siemion Zielienoj, Dmitrij Wsiewołożskij, Siergiej Szwarz, Piotr Pilkin, Andriej Babicyn, Ippolit Andriejew i Siergiej Djuszen⁴¹. Powszechnie dostępne źródła i opracowania biograficzne pozwalają na dość dokładne wnikięcie w kwestię przebiegu kariery zawodowej wszystkich wymienionych osób, z wyjątkiem Babicyna⁴². Każdy

⁴⁰ В. Кузьмин-Караваев, *Военно-юридическая академия...*, s. 81–82, 86–88, 130–149.

⁴¹ *Высшие и центральные государственные...*, t. 4, s. 244.

⁴² *Военная энциклопедия*, t. 10, red. В. Ф. Новиский, Санкт-Петербург 1912, s. 43, 338; *Русский Биографический Словарь*, t. 7, Санкт-Петербург 1916, s. 341–343; t. 8, Санкт-Петербург 1897, s. 151; Н. В. Манвелов, *Обычаи и традиции Российского Императорского флота*, Москва 2008, s. 155; В. А. Граждан, „Паллада”. Взгляд из XXI века, Москва 2015, s. 2; Н. И. Афанасев, *Современники: альбом биографии*, t. 1, Санкт-Петербург 1909, s. 219–220; В. Кузьмин-Караваев, *Военно-юридическая академия...*, s. 28; С. В. Волков, *Офицеры флота и морского ведомства. Опыт мартилолога*, Москва 2004,

prezes ukończył Morski Korpus Kadetów (Szkolę Morską), a Zielenoi trafił nawet do klas oficerskich Szkoły Audytorskiej. Pierwsza z wymienionych tu placówek gwarantowała uzyskanie solidnych podstaw z wielu dyscyplin tak ogólnokształcących, jak i – co najważniejsze – ścisłych, niezbędnych dla zawodowych marynarzy, choć podstawy prawodawstwa pojawiły się po raz pierwszy dopiero w programie nauczania zawartym w regulaminie Szkoły Morskiej z 8 maja 1867 r. Tak więc wiedzą teoretyczną z tej dziedziny dysponował jedynie Djuszen. Zaledwie jeden z grona szefów sądu kasacyjnego – Andriejew – był absolwentem Akademii Wojskowo-Prawniczej, a więc mógł poszczycić się profesjonalnym wykształceniem fachowym. Oprócz niego dyplom wyższej uczelni, konkretnie – uruchomionej 9 lutego 1877 r. – Akademii Morskiej, posiadał Djuszen. Zakład ten miał przygotowywać oficerów marynarki na trzech wydziałach: hydrograficznym, budownictwa okrętowego i mechanicznym. Nie zapewniał on zatem swym słuchaczom możliwości edukacji na polu jurysprudencji, chociaż działający w jego ramach od 1895 r. jednoroczny kurs doskonalenia oficerów floty zakładał prowadzenie zajęć z administracji wojenno-morskiej⁴³. Generalnie, zdecydowana większość prezesów nie należała do społeczności zawodowych prawników. Brak odpowiedniego przygotowania teoretycznego musieli nadrabiać doświadczeniami nabytymi w drodze praktyki służbowej, co miało niebagatelne znaczenie, bowiem udział oficerów liniowych i organów administracji morskiej w funkcjonowaniu wymiaru sprawiedliwości był w Rosji carskiej zawsze bardzo znaczący. Zdobywając kolejne stopnie wojskowe i wspinając się na coraz wyższe szczeble hierarchii dowódczej, przyszli przewodniczący, odbywając rejsy, uczestnicząc w operacjach bojowych oraz pełniąc służbę na lądzie, zyskiwali sposobność zapoznania się z przeróżnymi regulaminami i przepisami, w tym z ustawodawstwem sądowym, karnym i dyscyplinarnym oraz praktyką i procedurami organów Temidy, zarówno w warunkach pokojowych, jak i wojennych. Aż pięciu prezesów (Jepanczin, Istomin, Nordman, Wsiewołodzkij, Pilkin) dowodziło okrętami wojennymi różnych klas, natomiast czterem (Jepanczinowi, Istominowi, Nordmanowi, Pilkinowi) powierzono komendę nad większymi zgrupowaniami operacyjno-taktycznymi, mianowicie: załogami, brygadami, dywizjami, eskadrami i innymi większymi zespołami. Dzięki tak wysokim funkcjom, aktywnie uczestniczyli oni w procesie wykonywania sądownictwa, zwłaszcza na poziomie sądów załogowych i okrętowych, nie wspominając o szerokich prerogatywach

s. 159; *Высшие и центральные государственные...*, t. 4, s. 244; *Генералитет российской императорской армии и флота* (strona z biogramami generałów armii i floty carskiej), http://www.rusgeneral.ru/general_p.html, (dostęp 18 VI 2018); *Картоотека Офицеров ПИФ* (strona z biogramami generałów Cesarskiej Floty Wojennej), <http://skyclimate.ru/BookLibrary/00001-Bukva-A-ofitseryi/ANDREEV-Ippolit-Petrovich.html>, (dostęp 18 VI 2018).

⁴³ *ПСЗРИ* (III), t. 16, отд. 1, nr 12990, s. 482; *СМII*, t. 3, s. 3.

do nakładania sankcji dyscyplinarnych. Jednocześnie pięciu (Jepanczin, Istomin, Wsiewołożskij, Szwarc, Pilkin) mianowano na głównych kometantów oraz komendantów portów. Ci pierwsi mieli prawo do wyznaczania członków Głównego Morskiego Sądu Wojennego, a przez ich sztaby przechodziła cała korespondencja odnosząca się do prowadzonych śledztw oraz spraw sądowych i dyscyplinarnych. Mało tego, Jepanczin i Istomin, zajmując to stanowisko przed reformą 1867 r., czynnie uczestniczyli w orzecznictwie sądowym, konfirmowaniu wyroków w stosunku do określonych kategorii skazanych, jak również powoływaniu w portach komisji wojenno-sądowych, pełniących wówczas funkcję wyższych organów sądowniczych marynarki. Większą biegłość na polu znajomości teorii prawa i procedur sądowych gwarantowała praca w przeróżnych instytucjach odpowiadających za wymiar sprawiedliwości. Przed objęciem urzędu prezesa sądu kasacyjnego, w ostatnich latach poprzedzających gruntowną reorganizację Temidy sił morskich, Jepanczin przewodniczył Audytoriatowi Generalnemu Floty, czyli wyższemu sądowi rewizyjnemu, Nordman był jego członkiem, zaś Istomin prowadził portowej komisji wojenno-sądowej. Co więcej, Nordman, Zielienoj, Pilkin i Djuszen, zanim powierzono im kierownictwo nad Głównym Morskim Sądem Wojennym, należeli do grona jego sędziów. Na pewno sporą wiedzę i umiejętności posiadał też Andriejew, zasiadający dwukrotnie jako sędzia w sądzie wojenno-morskim. Nie bez wpływu na poziom kwalifikacji zawodowych pozostawała praca w instytucjach sztabowych, ministerialnych i naukowych, wymagających styczności z prawodawstwem i regulaminami. Zresztą już samo zatrudnienie w sądzie kasacyjnym podnosiło stan wiedzy i umiejętności. Jepanczin był prezesem tego sądu przez osiem lat, Istomin, Nordman i Wsiewołożskij około roku, Szwarc i Babicyn niemal przez dwa lata, a Andriejew i Djuszen przez blisko trzy lata. Najdłużej na posadzie utrzymali się Zielienoj (prawie dziesięć lat) oraz Pilkin (bez mała osiem lat)⁴⁴. Ogólnie rzecz biorąc, mianując kolejnych przewodniczących najwyższego organu sądowniczego floty władze w większym stopniu kładły nacisk na doświadczenia praktyczne, wiążące się z długą służbą w rozmaitych strukturach morskiej gałęzi sił zbrojnych, aniżeli posiadanie profesjonalnego wykształcenia prawniczego. Każdy z prezesów, w chwili objęcia tego stanowiska, posiadał już stopień admirała, kontradmirała, generała floty ewentualnie generała lejtnanta, co świadczyło o przebyciu długiej drogi służbowej, stanowiącej najlepszą rękojmię fachowości i odpowiednich kompetencji. Z drugiej wszakże strony, dochodząc do tak wysokiej godności, czterej szefowie sądu kasacyjnego (Jepanczin, Istomin, Nordman, Pilkin) przekroczyli siedemdziesiąty rok życia, a trzech (Zielienoj, Babicyn, Andriejew) zbliżało się do tej granicy wiekowej. Najmłodszym przewodniczącym, bo zaledwie

⁴⁴ *Высшие и центральные государственные...*, t. 4, s. 244.

39-letnim, był Wsiewołodskij. Z kolei, Djuszen miał za sobą 57, a Szwarc 63 lata życia. Gros prezesów należało zatem do grona ludzi w podeszłym wieku, co z pewnością – choć nie zawsze – mogło negatywnie odbijać się na ich pracy, zwłaszcza że kierowali organem od decyzji którego zależały dalsze losy, niekiedy nawet życie, wielu ludzi.

Inaczej przebiegały drogi kariery Prokuratorów Generalnych Marynarki. Do wybuchu rewolucji w lutym 1917 r. godność tę pełnili kolejno: Konstantin Janiewicz-Janiewskij, Konstantin Winogradow i Nikołaj Matwiejenko⁴⁵. Każdy Prokurator Generalny Marynarki spełniał oficjalne wymogi, jakie czynniki rządowe postawiły temu wysokiemu oficjelowi. Dwóch należało do grupy zawodowych jurystów. Winogradow miał za sobą uniwersyteckie studia prawnicze, a Janiewicz-Janiewski ukończył Cesarską Szkołę Prawoznawstwa, cieszącą się stosunkowo wysokim statusem w systemie oświatowym Imperium Rosyjskiego⁴⁶. Jedynie Matwiejenko zakończył edukację na poziomie liceum. Wszyscy prokuratorzy byli rangowymi urzędnikami cywilnymi, a dwóch (Janiewicz-Janiewski i Matwiejenko) doszło do wysokiej, drugiej rangi rzeczywistego tajnego radcy, odpowiadającej we flocie admirałowi. Ponadto przed mianowaniem na prokuratorów generalnych każdy z nich był zatrudniony w organach wymiaru sprawiedliwości, działając dodatkowo w różnego rodzaju komitetach parających się sporządzaniem ustaw czy modernizacją struktur administracyjnych. Z pewnością ogromne doświadczenia wynieśli z wykonywania powinności prokuratorów generalnych, które sprawowali przez: Janiewicz-Janiewski 22 lata, Winogradow 5 lat, natomiast Matwiejenko 11 lat. Obejmując tak znaczącą posadę, wszyscy trzej należeli do kategorii ludzi młodych. Najbardziej zaawansowany wiekowo był Matwiejenko – 52 lata. Janiewiczowi-Janiewskiemu „stuknęła” zaledwie czterdziestka, zaś Winogradow miał dwa lata mniej⁴⁷.

⁴⁵ *Ibidem*, s. 244–245.

⁴⁶ Uruchomiona 5 XII 1835 r. w Sankt Petersburgu Cesarska Szkoła Prawoznawstwa miała za zadanie poprawę poziomu fachowego przygotowania cywilnych pracowników organów wymiaru sprawiedliwości, który nie odpowiadał wysokim kryteriom, jakie stawiano przyszłym sędziom tak pod względem wykształcenia, jak i moralności; zob. E. A. Анненкова, *Императорское училище правоведения*, „Прастранство и время” 2013, t. 1 (11), s. 218, 221.

⁴⁷ *Биографический словарь. Высшие чины Российской Империи (22.10.1721 – 2.03.1917)*, t. 3, red. Е. П. Потемкин, Москва 2017, s. 578; *Альманах современных русских государственных деятелей*, Санкт-Петербург 1897, s. 889; *Список гражданским и медицинским чинам морского ведомства*, Санкт-Петербург 1904, s. 28; *Список гражданским чинам морского ведомства*, Санкт-Петербург 1904, s. 13; *Список гражданским чинам первых трех классов. Исправлен по 1 сентября 1914 года*, Петроград 1914, s. 113; *Высшие и центральные государственные...*, t. 4, s. 245; С. В. Волков, *Офицеры флота и морского...*, s. 303.

IV. Wnioski końcowe

W rezultacie przyjęcia w 1867 r. *Wojenno-morskiego regulaminu sądowego* we flocie rosyjskiej pojawił się nowy ustrój wymiaru sprawiedliwości, zbliżony do rozwiązań zaprowadzonych w Temidzie lądowego komponentu sił zbrojnych. W obu przypadkach funkcjonował identyczny, trójszczeblowy model instancyjny, taki sam system podsądności oraz wyraźny podział na sądownictwo czasów pokoju i wojny. Niemal identyczne były również procedury śledcze i sądowe. Co więcej, organizację całego pionu sądowniczego marynarki ustawodawca starał się zbudować na kanonach obowiązujących w powszechnych organach wymiaru sprawiedliwości w oparciu o ustawy z 1864 r. Z tego względu sądy morskie – poza nielicznymi wypadkami – prowadziły rozprawy jawnie i publicznie, orzekając o winie lub niewinności podsądnych w trybie kolegiálnym. Oskarżonym zagwarantowano prawo do obrony, zaś procesujące się strony uzyskiwały takie same uprawnienia. Zwiększyła się także szybkość prowadzenia dochodzeń i przewodów sądowych. Na szczeblu Głównego Morskiego Sądu Wojennego oraz sądów wojenno-morskich zainstalowano urzędy prokuratorskie z jasno sprecyzowanym zakresem obowiązków. Pojawili się ponadto, nieznani do tej pory w Rosji, sędziowie śledczy, przeznaczeni – wraz z policją i przedstawicielami floty – do prowadzenia dochodzeń. Zerwano całkowicie z zasadami inkwizycyjnymi, opierając przewody sądowe na procesie z udziałem stron i swobodnej ocenie materiału dowodowego. Do tego dochodziła możliwość odwoływania się stron do Głównego Morskiego Sądu Wojennego o uchylenie werdyktów zasądzonych przez niższe instancje. Mogło to nastąpić wyłącznie w drodze kasacji, która zastąpiła dawne procedury rewizji końcowych orzeczeń sądowych. W samych składach orzekających oraz urzędach prokuratorskich i śledczych zwiększyła się liczba osób z wykształceniem prawniczym, co w dużym stopniu wiązało się z przyznaniem marynarce określonej liczby miejsc w Akademii Wojskowo-Prawniczej, powołanej z myślą o podniesieniu poziomu przygotowania zawodowego pracowników sądowych armii i marynarki. Instytucje sądowe floty stały się – przynajmniej według pierwotnych zamierzeń – niezależne od administracji cywilnej i po części samowystarczalne finansowo, co udało się osiągnąć w drodze wprowadzenia oficerów liniowych na stanowiska sędziowskie. Decydując się na tak zasadnicze przeobrażenia systemowe, władze sięgnęły do obcych, przede wszystkim francuskich wzorców, choć unikano ich bezkrytycznego powielania, wykorzystując własny багаż doświadczeń, uwzględniający specyfikę warunków rosyjskich.

Powyższe pryncypia organizacji aparatu wymiaru sprawiedliwości umożliwiły jego oparcie na stabilnych fundamentach organizacyjnych oraz proceduralnych, przez co stał się on kompatybilną częścią całościowej wojskowo-cywilnej struktury Temidy Cesarstwa Rosyjskiego. Specyfika

służby marynarki wymusiła jednak konieczność wprowadzenia nietypowych, właściwych tylko temu segmentowi sił zbrojnych agend sądowniczych z własnymi procedurami śledczymi i sądowymi. Mowa o sądach okrętowych, tworzonych jedynie w czasie rejsów i kampanii wojennych, niezależnych od działających na lądzie sądów załogowych oraz wojenno-morskich, jak również specjalnych przepisach, dotyczących spowodowania kolizji okrętów i innych nieszczęśliwych wypadków mających miejsce podczas żeglugi. Dzięki nim Temida marynarki stała się pionem odrębnym, niezależnym od armijnego, a tym bardziej powszechnego systemu wymiaru sprawiedliwości. Niemniej – powtarzając za Pilipienką – elastyczność, którą wykazały się władze w trakcie prac nad możliwie najdalej posuniętą koordynacją podstaw działalności trzech resortów sądowych, sprawiła, że wypracowany model sądownictwa zachowywał względną jednorodność. Rzecz jasna, jeśli uwzględnić ogólne znaczenie oraz skalę i zasięg oddziaływania, trudno jest postawić znak równości pomiędzy powszechnym, armijnym i morskim systemami wymiaru sprawiedliwości, które były formalnie samodzielne i równe sobie. Z drugiej strony, resort marynarki – najmniejszy z wymienionych – ominęła reakcja polityczna z czasów Aleksandra III, co przyczyniło się do utrzymania jego liberalnego, a więc i postępowego charakteru, czego nie można powiedzieć o Temidzie armii⁴⁸. Podczas gdy sądom powszechnym podlegali, w mniejszym lub większym stopniu, wszyscy mieszkańcy Imperium, to jurysdykcją morskich instytucji wymiaru sprawiedliwości objęto w pierwszym rzędzie: oficerów, podoficerów, marynarzy, szeregowców, urzędników i wszelkie osoby pełniące służbę we flocie. Wszystkie te kategorie ponosiły przed sądami marynarki odpowiedzialność karną zarówno za przestępstwa *stricte* wojskowe, jak i powszechne. Po reformie zakres podsądności sądownictwa morskiego został znacząco poszerzony, poprzez podporządkowanie wojskowych i cywilnych pracowników wyłącznym prerogatywom agend należących do działu sądowego floty. Stanowiło to oczywisty anachronizm, mający – według Anny Kurabcewej – swe korzenie w kastowości oraz stanowości rosyjskiego społeczeństwa⁴⁹. Niezależnie od gruntownej reorganizacji wymiaru sprawiedliwości, udział dowódców marynarki różnego szczebla – a więc niefachowego elementu prawniczego – w wykonywaniu sądownictwa pozostawał nadal bardzo duży, zwłaszcza na poziomie sądów załogowych i okrętowych, nie wspominając już o ich szerokich uprawnieniach, w zakresie stosowania pozasądowych środków karnych w postaci sankcji dyscyplinarnych. Jeśli dodać do tego brak prawnych możliwości ingerowania

⁴⁸ А. Н. Пилипенко, *Военно-морское судебное ведомство...*, s. 51.

⁴⁹ А. П. Курабцева, *Развитие системы военно-морских судов в Российской империи после введения военно-морского судебного устава 1867 г.*, „Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского: серия Юридические науки” 2012, t. 25 (64), nr 1, s. 280.

innych resortów w działalność sądową naczelników floty oraz usytuowanie przy sądach sędziów śledczych, co samo w sobie stało w jawnej sprzeczności z zasadami podziału władz, to zadeklarowana reguła ścisłego odseparowania agend Temidy od administracji pozostawała martwą literą, tym bardziej że minister spraw morskich, a więc urzędnik państwowy, zawiadywał wszystkimi agendami sądowymi marynarki. Elementami obniżającymi poziom pracy wymiaru sprawiedliwości były także stopniowe ograniczanie uprawnień prokuratury i nadal mocno wyeksponowany czynnik socjalny, widoczny w odmiennych metodach karania przedstawicieli stanów uprzywilejowanych. Powołując się na słowa cytowanej już Kurabcewej, chociaż reforma systemu wymiaru sprawiedliwości floty wojennej została oparta na wielu postępowych i nowatorskich założeniach, to w toku jej realizacji niektóre z nich zostały faktycznie odrzucone przez władze, inne zaś ztraciły swe pierwotne przeznaczenie. Sama z kolei struktura zmodernizowanej Temidy okazała się znacznie mniej demokratyczna niż jej powszechny odpowiednik, co wiązało się z dążeniem władz do przekształcenia sił zbrojnych, głównie ich lądowego komponentu, w sprawny sądowy instrument karny, i to nie tylko w stosunku do wojskowych, ale także ludności cywilnej⁵⁰. Stąd wzięły się dążenia Aleksandra III do porzucenia liberalnych koncepcji swego poprzednika, które w przypadku armii – zdaniem tego monarchy – okazały się nazbyt liberalne i przez to nieprzystające do zamierzeń rządu, pragnącego posiadać silny aparat militarny zdolny zarówno do walki z opozycją wewnętrzną, jak i będący w stanie sprostać mocarstwowym aspiracjom Rosji na arenie międzynarodowej.

W tym miejscu warto podkreślić, że organa sądowe marynarki – w przeciwieństwie do armijnych instytucji wymiaru sprawiedliwości – nie brały udziału w sądeniu cywilów za przestępstwa polityczne i karne, których władze nie chciały kierować do sądów powszechnych. Spoglądając jednak na problem z drugiej strony, reforma 1867 r. ostatecznie zerwała z przestarzałą organizacją wymiaru sprawiedliwości i archaicznymi procedurami sądowymi funkcjonującymi we flocie od czasów Piotra I, stanowiąc element działań modernizacyjnych podjętych po zakończeniu wojny krymskiej. W ich następstwie marynarka otrzymała w miarę nowoczesne przepisy, zestawione w odrębne, reprezentujące znacznie wyższy od dotychczasowego poziom techniki prawnej kodeksy: sądowy, karny i dyscyplinarny.

Pomiędzy 1870 r. a 1879 r. dopuszczono się w Cesarskiej Marynarce Wojennej ogółem 6368 przestępstw i wykroczeń o charakterze służbowym i dyscyplinarnym. Wśród nich przeważały: utrata, uszkodzenie i niezgodna z literą prawa defraudacja broni i innego, stanowiącego własność floty mienia. Za tego rodzaju czyny skazano 2751 podsądnych. Dalej w kolejności

⁵⁰ *Ibidem*, s. 281.

uplasowały się: ucieczki, wypadki samowolnego oddalenia się z jednostek, niestawianie się do służby i uchylanie się od niej. Odpowiedzialności karnej poddano za te działania 1128 osób. Naruszenia kanonów podległości wojskowej i zasad oddawania honorów zwierzchnikom dopuściło się w sumie 1137 delikwentów. Dalej w hierarchii morskich zbrodni i występków znajdowało się pogwałcenie norm dyscypliny wojskowej, wiążące się z zakłóceniem ładu i spokoju w oddziałach. Naliczono ich 883. Co się tyczy powszechnych czynów karanych, a więc dokonanych niezależnie od prawideł służby i dyscypliny, to najwyżej pod względem ilościowym stały kradzieże oraz rozmaite mactwa, których odnotowano 1308. W tym przypadku sądy floty, orzekając o winie oskarżonych, najczęściej sięgały po karę osadzenia w więzieniu resortu wojenno-morskiego. Zasądzono ją w stosunku do 3768 podoficerów, marynarzy i szeregowców. Innymi środkami resocjalizacyjnymi, choć znacznie mniej popularnymi, okazały się przeniesienie do kategorii „karanych” i przeróżne sankcje dyscyplinarne. Ich działaniu podporządkowano ogółem 1856 winowajców. Natomiast do rot aresztanckich i tzw. aresztanckiego oddziału poprawczego trafiło 1394 oskarżonych⁵¹.

Pomiędzy 1910 a 1912 r. i w 1914 r. do samych tylko sądów załogowych oraz okrętowych wpłynęło w sumie 3689 spraw, w których stroną było 4014 podsądnych. Obie wspomniane kategorie instytucji Temidy wraz z dowódcami, dysponującymi uprawnieniami do karania w trybie dyscyplinarnym, nałożyły sankcje na 3318, uniewinniając 244 i odstępując od wymierzenia kary w odniesieniu do pięciu oskarżonych. Do więzień podlegających gestii floty odesłano 3447 skazanych, a 256 podoficerów i marynarzy poddano sankcjom wymierzonym przez ich przełożonych, bez udziału sądów. Przestępstw i wykroczeń uderzających w zasady dyscypliny i służby dopuściło się 2416 osób niższych rang, zaś powszechnych czynów karalnych, zupełnie niezwiązanych z pełnieniem obowiązków służbowych – 364 podoficerów i marynarzy. Nadal dominowały zbrodnie oraz występkę zakłócające spójność i porządek; naruszające kanony poszanowania rangi wojskowej i systemu podległości; oddalanie się z jednostek bez wiedzy przełożonych, jak również kradzieże broni, elementów ekwipunku i innego majątku państwowego. Najczęstszymi przestępstwami o charakterze powszechnym, jakich rangi marynarki dopuścili się wspólnie z cywilami, okazały się: kradzieże, przekupstwa, rozmaite działania korupcyjne, zranienia, i przeróżne wypadki spowodowania trwałego kalectwa oraz uszkodzenia ciała. Odpowiedzialność karną poniosło za nie ogółem 316 osób. Do grupy tej wchodziły także polityczne wypadki naruszenia prawa, za które skazano 43 winowajców.

⁵¹ *Обзор деятельности морского...*, s. 768–773; Л. Г. Бескровный, *Русская армия и флот в XIX в...*, s. 547.

W okresie 1910–1912 i w 1914 r. wszystkie instancje sądowe marynarki, z wyjątkiem sądu kasacyjnego, osądziły i skazały 2607 ludzi. Trzydziestu pięciu spośród nich poddano karze śmierci, zastąpionej w 18 przypadkach zesłaniem na katorgę. Zatem, cztery lata przed wybuchem Wielkiej Wojny sądy morskie coraz częściej sięgały do najwyższego wymiaru sankcji karnej, zważywszy, że – jak podał Pilipienko – między 1867 a 1903 r. środek ten zastosowano zaledwie w stosunku do jednego skazańca. Dalszych 158 osądzonych pozbawiono wszystkich praw stanu, z przeznaczeniem do robót katorżniczych. Jedenastu trafiło na zesłanie, z jednoczesnym odebraniem im uprawnień stanowych. Szeregi poprawczych oddziałów aresztanckich floty zasiłło 160 winnych. W twierdzach osadzono kolejnych 18 skazańców, ale bez wykluczenia ich ze służby; jednego z nich usunięto z marynarki, zaś dwóch kolejnych pozbawiono praw i przywilejów służbowych. Trzynastu musiało na zawsze opuścić flotę, z tym że pięciorgu odebrano stopnie wojskowe. Czterdziestu zamknięto w odwachach, ograniczając dziewięciu z nich zakres dotychczas posiadanych praw. Dwóch delikwentów odsunięto od pełnienia obowiązków służbowych, natomiast siedmiu pozbawiono zajmowanych stanowisk. Z kolei, w murach twierdz resortu cywilnego znalazło się dziewięciu winowajców. Roty dyscyplinarne stały się miejscem przebywania 1290 osądzonych.

Główny Morski Sąd Wojenny, w charakteryzowanym przedziale czasowym, otrzymał do przeanalizowania 144 sprawy, a Główny Wojenno-Morski Zarząd Sądowy, oprócz wydawania opinii w sprawach nadesłanych do sądu kasacyjnego, zbadał i opublikował swe wnioski końcowe w 67 casusach, ustawowo podlegających wglądowi ministra spraw morskich, 79 sprawach śledczych oraz 19 wypadkach dotyczących kolizji okrętów. Powoływane podczas rejsów komisje specjalne rozpatrzyły dwa casusy, w których orzeczone werdykty zatwierdzili dowódcy. Wśród 58 ukaranych, na katorgę odesłano czterech, tyłuż trafiło do poprawczych oddziałów aresztanckich, zaś 26 do formacji dyscyplinarnych. Jednego skierowano na osiedlenie, jednego przeznaczono do więzienia cywilnego, a 16 do zakładu karnego marynarki. Dwóch pozbawiono prawa do wykonywania powinności służbowych. Jednego trzymano pod kluczem na odwachu, zaś czterem wymierzono inne sankcje dyscyplinarne⁵².

⁵² *Вспомогательный отчет по Морскому Министерству за 1910 год*, Санкт-Петербург 1911, s. 189, 192–194; *за 1911 год*, Санкт-Петербург 1912, s. 181–182, 184–185; *за 1912 год*, Санкт-Петербург 1913, s. 181, 184–186; *за 1914 год*, Санкт-Петербург 1915, s. 169, 172–173, 174–175, 178; А. Н. Пилипенко, *Военно-морское судебное ведомство...*, s. 50.

Bibliografia części 1 i 2

Dokumenty drukowane

Морской устав, Санкт-Петербург 1879.

Морской устав, Санкт-Петербург 1885.

О введении военно-морского судебного устава 15 мая 1867 г. по ведомству Каспийской флотилии, „Морской Сборник” 1870, t. 107, nr 4, официальный отдел.

О временных членах военно-морского суда, „Морской Сборник” 1869, t. 101, nr 3, официальный отдел; 1869, t. 102, nr 6, официальный отдел.

Положение о производстве дел о крушении и повреждении судов, „Морской Сборник” 1870, t. 108, nr 5, официальный отдел.

Положение о производстве суда во время плавания, „Морской Сборник” 1870, t. 108, nr 5, официальный отдел.

Полное Собрание Законов Российской Империи (Собрание II), Санкт-Петербург 1830–1885; (Собрание III), Санкт-Петербург 1885–1916.

Свод морских постановлений, t. 1: *Общее образование управления морским ведомством*, Санкт-Петербург 1902; t. 3: *Учебные заведения морского ведомства*, Санкт-Петербург 1899; t. 10: *Морской устав*, wyd. 1901, Санкт-Петербург 1902; t. 17: *Военно-морской дисциплинарный устав*, wyd. 1895, Санкт-Петербург 1898.

Свод военных постановлений 1869 года, cz. 4: *Военные заведения*, t. 15: *Заведения военно-учебные*, Санкт-Петербург 1896; t. 24: *Устав Военно-Судебный*, Санкт-Петербург 1879.

Введение в действие нового Военно-морского устава о наказаниях, „Морской Сборник” 1875, t. 149, nr 8, официальный отдел.

Военно-морской судебный устав, Санкт-Петербург 1867.

Всеподданнейший отчет по Морскому Министерству за 1910 год, Санкт-Петербург 1911; *за 1911 год*, Санкт-Петербург 1912; *за 1912 год*, Санкт-Петербург 1913; *за 1914 год*, Санкт-Петербург 1915.

Encyklopedie, słowniki i inne wydawnictwa ciągłe

Альманах современных русских государственных деятелей, Санкт-Петербург 1897.

Биографический словарь. Высшие чины Российской Империи (22.10.1721 – 2.03.1917), t. 3, red. Е. П. Потемкин, Москва 2017.

Энциклопедия военных и морских наук, t. 7, red. Г. А. Леер, Санкт-Петербург 1895.

Русский Биографический Словарь, t. 8, Санкт-Петербург 1897; t. 7, Санкт-Петербург 1916.

Список гражданским и медицинским чинам морского ведомства, Санкт-Петербург 1904.

Список гражданским чинам морского ведомства, Санкт-Петербург 1904.

Список гражданским чинам первых трех классов. Исправлен по 1 сентября 1914 года, Петроград 1914.

Советская военная энциклопедия, t. 5, Москва 1978.

Военная энциклопедия, t. 10, red. В. Ф. Новиский, Санкт-Петербург 1912.

Monografie i artykuły

Афанасев Н. И., *Современники: альбом биографии*, t. 1, Санкт-Петербург 1909.

Анненкова Е. А., *Императорское училище правоведения*, „Пространство и время” 2013, t. 1 (11).

Генералитет российской императорской армии и флота (strona z biogramami generałów armii i floty carskiej), http://www.rusgeneral.ru/general_p.html, (dostęp 18 VI 2018).

Бескровный Л. Г., *Русская армия и флот в XIX в. Военно-экономический потенциал России*, Москва 1973.

Бескровный Л. Г., *Русская армия и флот в начале XX в. Очерки военно-экономического потенциала*, Москва 1986.

Граждан В. А., „Паллада”. Взгляд из XXI века, Москва 2015.

Картоотека Офицеров РИФ (strona z biogramami generałów Cesarskiej Floty Wojennej), <http://skyclimate.ru/BookLibrary/00001-Bukva-A-ofitseryi/ANDREEV-Ippolit-Petrovich.html>, (dostęp 18 VI 2018).

Кротков А. С., *Начало Морского Кадетского Корпуса*, Санкт-Петербург 1899.

Курабцева А. П., *Развитие системы военно-морских судов в Российской империи после введения военно-морского судебного устава 1867 г.*, „Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского: серия Юридические науки” 2012, t. 25 (64), nr 1.

Кузьмин-Караваев В., *Военно-юридическая академия (1866–1891 гг.). Краткий исторический очерк*, Санкт-Петербург 1891.

Манвелов Н. В., *Обычаи и традиции Российского Императорского флота*, Москва 2008.

Обзор деятельности морского управления в России в первые двадцатипятилетие благополучного царствования государя императора Александра Николаевича 1855–1880, cz. 2, Санкт-Петербург 1880.

Огородников С. Ф., *Исторический обзор развития и деятельности Морского Министерства за сто лет его существования (1802–1902)*, Санкт-Петербург 1902.

Открытие новых военно-морских судебных учреждений, „Морской Сборник” 1867, t. 92, nr 10, морская хроника.

Пилипенко А. Н., *Военно-морское судебное ведомство в судебной системе Российской империи в конце XIX в.*, „Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: «Социально-гуманитарные науки»” 2014, t. 14, nr 2.

Волков С. В., *Офицеры флота и морского ведомства. Опыт мартилолога*, Москва 2004.

Высшие и центральные государственные учреждения России 1801–1917, t. 1, red. Н. Р. Ерошкин, Санкт-Петербург 2001; t. 2, red. Д. И. Раскин, Санкт-Петербург 2001; t. 4, red. Д. И. Раскин, Санкт-Петербург 2004.
Загорский Г. И., *Военно-судебная реформа 1867 года как реализация идей судебной реформы 1864 г. в деятельности органов военной юстиции*, „Вестник военного права” 2016, nr 3.

STRESZCZENIE

Leszek Madej, Ustrój i działalność sądownictwa rosyjskiej floty wojennej w latach 1867–1914, część 2

W 1867 r. została przeprowadzona reforma systemu wymiaru sprawiedliwości rosyjskiej marynarki wojennej, którą wzorowano na rozwiązaniach strukturalnych przyjętych w armii lądowej. Wprowadzała ona trójinstancyjny podział organów sądowych. Sądy załogowe i wojenno-morskie rozpatrywały sprawy pod względem merytorycznym, zaś do Głównego Morskiego Sądu Wojennego były kierowane skargi i protesty kasacyjne. Procesy sądowe odbywały się w trybie kolegiałnym, jawnym i publicznym. Oskarżonym zagwarantowano prawo do obrony, a przewody sądowe oparto na procesie z udziałem stron i swobodnej ocenie materiału dowodowego. Przy Głównym Morskim Sądzie Wojennym i sądach wojenno-morskich pojawiły się urzędy prokuratorskie, pełniące funkcje oskarżycielskie. Obowiązek prowadzenia dochodzeń spadał na sędziów śledczych. Podczas rejsów i kampanii wojennych działały sądy okrętowe i komisje specjalne, wyrokujące w oparciu o procedury, odmienne od tych obowiązujących w lądowych sądach morskich.

Słowa kluczowe: rosyjska flota wojenna, sądy morskie, morskie ustawodawstwo karne i dyscyplinarne, rosyjskie szkolnictwo wojskowe

SUMMARY

Leszek Madej, The System and the Activity of the Judiciary of the Russian Navy in the Years 1867–1914, Part 2

In 1867, the reform of the judicial system of the Russian navy was carried out, which was modelled on the structural solutions adopted in the land army. It introduced three degrees of jurisdiction. The crew courts and the military naval courts looked into the cases in terms of their substantial contents, meanwhile the complaints and cassation protests against the sentences were submitted to the Main Military Naval Court. Court proceedings were held in a collegial, open and public manner. Defendants were guaranteed the right to defense and the court proceedings were based on the principles of equality of the parties and free assessment of evidence. The prosecutor's offices appeared in the Main Military Naval Court and

the military naval courts, fulfilling prosecution functions. The obligation to conduct investigations fell on investigating judges. During ship cruises and military campaigns there were vessel courts and special committees, ruling on the basis of procedures different from those in the land naval courts.

Keywords: Russian war fleet, naval courts, naval penal and disciplinary legislation, Russian military education

АННОТАЦИЯ

Лешек Мадей, Устройство и деятельность судебной системы военно-морского флота в России в 1867–1914 гг., часть 2

В 1867 году была проведена реформа системы правосудия российского военно-морского флота, образцом для которой послужили структурные решения, принятые в сухопутных войсках. Реформа вводила трехинстанционную систему судебных органов. Экипажные и военно-морские суды занимались вопросами, непосредственно относящимися к их компетенциям, а кассационные жалобы и кассационные протесты направлялись в Главный военно-морской суд. Судебные процессы проводились в коллегиальном, явном и публичном порядке. Обвиняемому было гарантировано право на защиту, а судебное разбирательство основывалось на принципе состязательности процесса и свободной оценке доказательств. В Главном военно-морском и военно-морских судах была создана прокуратура, выполняющая обвинительные функции. Обязанность проводить расследования возлагалась на следственных судей. Во время морских походов и военных кампаний действовали корабельные суды и специальные комиссии, принимающие решения на основе процедур, отличающихся от существующих в сухопутных морских судах.

Ключевые слова: Российский военный флот, морские суды, морское уголовное и дисциплинарное законодательство, Российское военное образование