

Kamil FRĄCKOWIAK, Piotr JANKOWSKI
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

PRZYGOTOWANIE DO PIRACTWA MORSKIEGO W POLSKIM PRAWIE KARNYM – ANALIZA KRYTYCZNA

STRESZCZENIE

Autorzy artykułu dokonali prawno-karnej oceny dwóch przestępstw określonych w polskim kodeksie karnym, które miałyby dotyczyć formy stadialnej przygotowania do przestępstw dotyczących piractwa.

W pierwszej części artykułu opisano przestępstwo *sui generis*, jakim jest przygotowanie do rozbójnictwa morskiego. Autorzy wskazali, iż dotychczasowa literatura w przedmiocie czynu zabronionego przepisem art. 170 kk jest w znacznej części nietrafna. Głównie z uwagi na miejsce popełnienia przestępstwa, jak również jego stronę przedmiotową, gdzie rzadkością było uznawanie uzbrojenia załogi jako swoistego przysposobienia statku.

W dalszej części przedstawiono aspekty dotyczące przygotowania do przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym, które penalizowane jest przepisem art. 168 kk. Wskazano, iż zakres pojęciowy obu przepisów jest porównywalny, stąd wywnioskowano, iż oba zachowania powinny być sankcjonowane podobną karą, albowiem do tej pory różnice w tym zakresie się nazbyt znaczne.

Słowa kluczowe:

rozbój morski, rozbójnictwo, przygotowanie, piraci, przejęcie kontroli nad statkiem

UWAGI WSTĘPNE

Współcześni piraci to przeważnie członkowie świetnie zorganizowanych grup przestępczych lub separatystycznych. Rejon ich działania to z reguły wybrzeża państw upadłych bądź mających problemy z mniejszościami etnicznymi lub religijnymi, w efekcie nie potrafiących sprawować skutecznej kontroli nad podległym sobie terytorium.

Obecnie akty piractwa dotyczą głównie ośmiu akwenów. Można wobec tego uznać, iż dzisiejszy rozbój morski posiada charakter procederu regionalnego. Z uwagi na obszar działań pirackich można wyróżnić:

1. piractwo karaibskie, związane głównie z przemytem narkotyków – ataki na jachty i mniejsze jednostki,
2. piractwo u wybrzeży Kolumbii związane z toczącą się w tym kraju wojną domową oraz aktywnością karteli narkotykowych,
3. piractwo portowe w Ameryce Południowej; szczególnie zagrożone są porty brazylijskie, gdzie najczęściej dochodzi do zbrojnych napaści,
4. piractwo adriatyckie, gdzie dochodzi do napaści na jachty i mniejsze jednostki - związane z wojnami bałkańskimi oraz przemytem (głównie papierosów) z obszaru bałkańskiego na rynek włoski,
5. piractwo łodziowe w Zatoce Gwinejskiej,
6. piractwo somalijskie,
7. piractwo u wybrzeży Indii i Bangladeszu,
8. piractwo w cieśninie Malakka, na wodach indonezyjskich i Morzu Południowochińskim¹.

Jednakże mimo znacznej odległości aktów przemocy na morzu od terytorium państwa polskiego, również akwen Morza Bałtyckiego może potencjalnie stać się teatrem działań pirackich. Przykład porwania fińskiego statku „Arctic Sea” w lipcu 2009 r. wskazuje, że akty piractwa są bowiem możliwe również na morzu zamkniętym. Tym samym okazuje się, że mimo znacznego ruchu statków na Morzu Bałtyckim, dobrze działających służb ratowniczych i służb kontroli ruchu statków, nowoczesnych okrętów marynarek wojennych oraz straży granicznych państw leżących nad tym morzem, nie istnieje skuteczne narzędzie obrony – system, który w całość pełniłby przeciwdziałalby zagrożeniom ze strony rozbójników morskich².

Każde zachowanie ze strony sprawców skierowane przeciwko bezpieczeństwu żeglugi winno być surowo penalizowane przez prawo jako przejaw karnoprawnej reakcji państwa. Dlatego też istotnym jest pytanie o stan jakości polskiego prawa karnego i jego przygotowanie do pociągania do odpowiedzialności karnej sprawców aktów przemocy na morzu w możliwie najszerszym zakresie.

Jak wynika bowiem z praktyki, najczęstszym rodzajem ataku pirackiego jest próba wejścia na statek i udane wejście na statek³. Po dostaniu się na pokład sprawcy usiłują okraść statek z rzeczy stanowiących jakąkolwiek wartość, poczynając od lin i zapasów, na drogocennym ładunku i wyposażeniu okrętowym kończąc. Wobec powyższego atak piracki nieuchronnie wiąże się z przejęciem kontroli (zawładnięciem) nad tymże statkiem. Rozbójnicy morscy są przede wszystkim uzbrojeni w noże, maczety lub broń palną. Broń ta przeznaczona jest do zastraszenia napad-

¹ Pod za: K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [w:] *Wybrane problemy bezpieczeństwa międzynarodowego*, Wrocław 2006, s. 12.

² K. Pulkowski, *Porwanie na Morzu Bałtyckim*, *Przegląd Morski*, 1/2010, s.11.

³ A. Walczak, *Piractwo i terroryzm morski*, Szczecin 2004, s. 55.

niętych ofiar i w wielu przypadkach dochodzi do jej bezpośredniego użycia w celu zwiększenia presji psychologicznej⁴.

Wobec powyższego autorzy dokonali przeglądu przepisów stypizowanych w art. 166 kk i 170 kk, dotyczących przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym lub powietrznym oraz rozboju morskiego - niejako sztandarowych czynów zabronionych z kręgu przestępstw pirackich.

PRZESTĘPSTWO „ROZBOJU MORSKIEGO” W POLSKIM PRAWIE KARNYM

Uwagi ogólne

Przepis art. 170 polskiego kodeksu karnego z 1997 r. penalizuje przestępstwo, niezbyt trafnie określane w literaturze jako rozbójnictwo morskie, gdyż *de facto* przestępstwo to nie polega na popełnieniu rozboju, a jedynie na jego przygotowaniu. Wobec powyższego trafniejsze byłoby określanie omawianego zachowania przestępnego, jako „czynności przygotowawczych do rozbójnictwa morskiego”.

Przepis art. 170 stanowi niemal dosłowne powtórzenie dyspozycji art. 260 kk z 1932 r. oraz art. XI przepisów wprowadzających Kodeks karny z 1969 r.⁵. Odmienne było jedynie umiejscowienie omawianego przestępstwa albowiem w kodeksie karnym z 1932 r. znajdowało się ono w rozdziale XXXIX „Przestępstwa przeciwko mieniu”, z kolei w kodeksie karnym z 1997 r. w rozdziale XX „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu”.

Przedmiotowy czyn zabroniony jest występkiem, zagrożonym sankcją karną od 1 roku do 10 lat pozbawienia wolności.

W doktrynie obok pojęcia rozbójnictwa morskiego pojawiają się inne równorzędne nazwy określające przedmiotowy czyn zabroniony, tj. piractwo morskie⁶ lub korsarstwo⁷.

Na wstępie należy odróżnić od piractwa morskiego pojęcie korsarstwa, czyli inaczej kaperstwa.

Podczas gdy piraci są morskimi rozbójnikami i działają zarówno w czasie pokoju, jak i wojny, to historyczni korsarze byli partyzantami morskimi i działali

⁴ *Ibidem*, s. 52.

⁵ J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1987 r., Tom II, s. 585.

⁶ M. Kulik [w:] M. Mozgawa (red.), M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, publ. LEX 2012 r.

⁷ A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Dom Wydawniczy ABC 2006, s. 341.

wyłącznie w czasie wojny na podstawie upoważnienia państwa w formie tzw. listu kaperskiego⁸.

Wobec powyższego za nieuprawnione należy uznać określenie omawianego przestępstwa jako korsarstwo albowiem sprawcy czynu zabronionego nie działają i nie dokonują rabunku na licencji państwa walczącego.

Znamiona ustawowe przestępstwa

Przedmiotem ochrony art. 170 kk jest bezpieczeństwo w komunikacji (żegludze) morskiej oraz mienie. Dodatkowo G. Bogdan wskazuje, iż charakterystyczne jest przy popełnianiu omawianego czynu zabronionego również pojawianie się dóbr ubocznie chronionych, takich jak wolność, życie lub zdrowie⁹.

Przestępstwo rozboju morskiego należy uznać za przestępstwo swoiste – *delictum sui generis* – obejmujące czynności przygotowawcze do popełnienia rozboju (rabunku) na morzu stypizowanego w art. 280 kk¹⁰.

Karalnością objęto zatem w pierwszej kolejności czynności przygotowawcze polegające na uzbrojeniu lub innym przysposobieniu statku morskiego w bezpośrednim zamiarze dokonywania rabunku na morzu.

Czynności przygotowawcze mogą polegać na:

- wyposażeniu statku morskiego w broń i amunicję (np. działa, karabiny maszynowe, wyrzutnie raketowe), a więc w środki walki, ale również urządzenia obronne,
- wyposażeniu statku morskiego w urządzenia i sprzęt do dokonywania abordażu zaatakowanych statków (np. drabiny, podesty, haki ułatwiające przedostanie się na napadnięty statek),
- dokonaniu zmian konstrukcyjnych w statku morskim ułatwiających rabunek na morzu (np. w zakresie zwiększenia prędkości statku, jego manewrowości lub ładowności)¹¹.

Dla porządku należy przywołać pogląd J. Makarewicza, z okresu obowiązywania kodeksu karnego z 1932 r., który określał przysposobienie statku morskiego jako przygotowanie go do podróży morskiej, tj. zaopatrzenie w motor (silnik), ewentualnie w żagle lub przyrządy do nawigowania¹². Wydaje się jednak, iż wska-

⁸ J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000 r., s. 28

⁹ G. Bogdan [w:] F. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, *Kodeks Karny. Część Szczegółna*, Tom II, Warszawa 2006 r., s. 432.

¹⁰ Por.: J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem*, Lwów 1935 r., s. 453 oraz J. Pieracki, *Polskie prawo karne (Kodeks karny, Prawo o wykroczeniach, Przepisy wprowadzające)*, Lwów 1932 r., s. 260.

¹¹ Por.: J. Piórkowska-Flieger [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012 r., s. 397.

¹² J. Makarewicz, *op. cit.*, s. 453.

zane zachowanie jest ujęte zbyt szeroko albowiem montowanie takowych urządzeń jest przydatne również w samym procesie nawigacji morskiej, nie tylko w aktach piractwa.

W piśmiennictwie pojawił się również godny przywołania pogląd R. Stefańskiego, że do wypełnienia znamion rozboju morskiego wystarczy wyłącznie uzbrojenie załogi statku morskiego¹³. Jest to jak dotąd pogląd odosobniony, gdyż większość autorów opracowań poświęconych wymienionemu przestępstwu skłania się raczej ku pogładowi uzbrojenia samego statku morskiego.

Mając jednakże na względzie przywoływaną na wstępie praktykę napadów pirackich należy wskazać, iż nierzadko zdarza się, iż sprawcy nie przysposabiają w ogóle statku morskiego, ograniczając się jedynie do uzbrojenia załogantów. Nie można zatem *a priori* przekreślać tego sposobu działania z zakresu penalizacji przepisu karnego z art 170 kk. W przeciwnym wypadku w tym zakresie wchodziłaby w grę odpowiedzialność karna sprawców za nielegalne posiadanie broni z art. 263 § 2 kk w ramach zbiegu przepisów.

Gdyby jednakże przyjąć, jak proponuje R. Stefański, iż w pojęciu uzbrajanie statku morskiego mieści się również uzbrojenie załogi tegoż statku mówilibyśmy o konsumpcji art. 263 § 2 kk przez art. 170 kk.

Dodatkowo przestępstwo rozboju morskiego penalizuje zachowanie sprawców polegające na przygotowaniu do dokonania rozbójnictwa morskiego, tj. przyjęcie służby na statku morskim przeznaczonym do rozboju. Przy czym J. Makarewicz określał ten sposób współdziałania przestępczego jako „przygotowanie pomocnictwa”¹⁴. Warunkiem karalności nie jest jednakże bezpośredni udział w aktach piractwa. Wystarczy pełnienie na statku funkcji usługowych, wojskowych czy technicznych.

Będzie nim zatem każde trwałe lub czasowe zamustrowanie łączące się w intencji sprawcy z ułatwianiem rabunku¹⁵. Tym samym stroną podmiotową przestępstwa realizuje nie tylko zamiar bezpośredni, ale również zamiar ewentualny osoby przyjmującej służbę, polegający na godzeniu się na pełnienie służby na statku (np. w charakterze sanitariusza, kucharza), którego załoga trudni się rozbójnictwem morskim.

Przyjęcie służby na statku wiąże się ściśle z uzbrojeniem i przysposobieniem statku morskiego do popełniania na morzu rabunku. Innymi słowy uznanie, iż w ramy omawianego przestępstwa nie wpisuje się samo uzbrojenie załogi statku, powoduje, iż przyjęcie służby na statku, na którym uzbrojeni są wyłącznie członkowie załogi nie skutkuje odpowiedzialnością karną osoby pełniącej na statku funkcje usługowe, wojskowe czy techniczne.

¹³ Przywoływany pogląd R. A. Stefańskiego: R. Stefański [w:] M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010 r., s. 757. Podobnie: M. Kulik [w:] M. Mozgawa (red.), M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, publ. LEX 2012 r

¹⁴ J. Makarewicz, *op. cit.*, s. 453.

¹⁵ G. Bogdan [w:] F. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, *op. cit.*, s. 432

W doktrynie pojawił się również nierozstrzygnięty spór odnośnie zakresu stosowania przepisu ze względu na miejsce popełnienia omawianego występku.

Większość autorów wyłącza stosowanie przepisu art. 170 kk na wodach wewnętrznych lub przybrzeżnych. W tej sytuacji wskazuje się, iż czyn popełniony we wskazanych miejscach winien zostać kwalifikowany na podstawie art. 280 § 1 lub § 2 kk, czyli jako typ podstawowy lub kwalifikowany przestępstwa rozboju¹⁶. Niemniej jednak podnieść należy, iż obowiązujący kodeks karny w ogóle nie przewiduje odpowiedzialności karnej sprawcy za formę stadialną przygotowania do rozboju, wobec powyższego przedmiotowe zachowania sprawców jako klasyczne czynności przygotowawcze winny pozostać bezkarne.

Z kolei G. Bogdan twierdzi, iż zdaniem ustawodawcy rabunek ma być dokonany na morzu, toteż brak jego zdaniem podstaw do wyłączenia z tego zakresu wód przybrzeżnych¹⁷.

Należy w tym miejscu precyzyjnie określić definicję *morza* - której kodeks karny z 1997 r. nie podaje - na podstawie obowiązującego stanu prawnego. Zgodnie z ustawą z 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej¹⁸ za morskie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej należy uznać obszar objęty granicami państwowymi, oddzielającymi terytorium RP od terytorium innych państw i morza pełnego, wody wewnętrzne i pas morskich wód terytorialnych oraz przestrzeń powietrzną nad tym obszarem i wewnątrz ziemi pod nim.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej¹⁹ *morzem terytorialnym* jest obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich liczonych od tzw. linii podstawowej, tj. linii najniższego stanu wody wzdłuż wybrzeża lub granicy zewnętrznej morskich wód wewnętrznych.

Zgodnie z art. 5b ustawy Prawo wodne z 18 lipca 2001 r.²⁰ *wody przybrzeżne* obejmują pas wód morskich o szerokości jednej mili morskiej liczonej od linii podstawowej morza terytorialnego, z wyłączeniem morskich wód wewnętrznych Zatoki Gdańskiej oraz przyległych do nich wód morza terytorialnego. W przypadku gdy zasięg wód przejściowych jest większy niż jedna mila morska, zewnętrzna granica tego zasięgu stanowi zewnętrzną granicę wód przybrzeżnych.

Wobec powyższego należy przyznać rację G. Bogdanowi z uwagi na fakt, iż kodeks karny nie zawęża definicji znamienia morza do morza pełnego, zatem uprawnione jest stosowanie kwalifikacji prawnej omawianego występku przy jego popełnieniu na morzu terytorialnym, jak i wodach przybrzeżnych.

¹⁶ Por.: L. Peiper, *Komentarz do kodeksu karnego*, Kraków 1936, s. 554; A. Marek, *op. cit.*, s. 341; R. A. Stefański [w:] M. Filar (red.), *op. cit.*, s. 757; J. Piórkowska-Flieger [w:] T. Bojarski (red.), *op. cit.*, s. 397.

¹⁷ G. Bogdan [w:] F. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, *op. cit.*, s. 432

¹⁸ Dz.U. z 2009 r. Nr 12, poz. 67.

¹⁹ Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 ze zm.

²⁰ Tekst jednolity: Dz.U. z 2012 r. poz. 145.

Należy wreszcie uwypuklić, iż następcze popełnienie rabunku na morzu nie jest warunkiem karalności za występki z art. 170 kk. Toteż w sytuacji popełnienia rabunku na morzu (np. pełnym, terytorialnym) może zachodzić zbieg rzeczywisty przestępstwa rozboju morskiego z rozbojem z art. 280 kk.

Nie bez znaczenia pozostaje również kwestia statku morskiego, oznaczonego w przepisie art. 170 kk, jako „przeznaczony do dokonania na morzu rabunku”. W tym miejscu należy podkreślić pewną nieprecyzyjność ustawodawcy, albowiem w przedmiotowym zakresie nie może być mowy wyłącznie o statku, który *prima vista* przeznaczony był do dokonywania rabunku na morzu, a więc o statku wojskowym.

Z uwagi na wykładnię funkcjonalną, statek przeznaczony do dokonania na morzu rabunku należy traktować jako statek morski, który ze względu na swoje właściwości pozwalałby członkom załogi na szybki dostęp do atakowanej jednostki i jej ewentualny abordaż. Mogą to być zatem statki handlowe, ale również jachty i łodzie o napędzie motorowym. Przy czym przysposobienie statku może być jednoznaczne²¹. Nie ma zatem konieczności, aby statek wyposażony był na stałe w urządzenia umożliwiające dokonanie rabunku, co przemawia również za uznaniem uzbrojenia załogi jako swoistego przystosowania statku do dokonania na morzu rabunku.

PRZESTĘPSTWO ZAWŁADNIĘCIA STATKIEM WODNYM

Uwagi ogólne

Z uwagi na permanentne akty przemocy na morzu, dokonywane przez współczesnych piratów powstał szereg Konwencji mających na celu powstrzymanie opisywanego procederu. Należy w tym miejscu wskazać przede wszystkim na Konwencję w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej sporządzonej w Rzymie dnia 10 marca 1988 r.²² oraz Konwencję o morzu pełnym z roku 1958 r.²³, które bezpośrednio odnoszą się do piractwa i terroryzmu morskiego.

W odpowiedzi na zobowiązania płynące z treści wskazanych Konwencji w kodeksie karnym zawarto przepis art. 166 kk, którego treść brzmi następująco:

„§ 1 Kto, stosując podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośredniego użycia takiego gwałtu, przejmuje kontrolę nad statkiem wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12.

²¹ R.A. Stefański [w:] R. A. Stefański (red.), Kodeks karny. Komentarz., publ. Legalis 2012 r.

²² Dz.U. z 1994 r. Nr 129, poz. 635 ze zm.

²³ Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 187.

§ 2. Kto, działając w sposób określony w § 1, spowoduje bezpośrednio niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3.

§ 3. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5 albo karze 25 lat pozbawienia wolności.”

Definicja statku wodnego

Pierwsze trudności interpretacyjne przedstawia definicja statku wodnego, której należy się doszukiwać w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej²⁴ i ustawie z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski²⁵.

Statkiem zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej jest urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do:

- a) przewozu osób lub rzeczy,
- b) pchania lub holowania,
- c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia,
- d) ratowania życia lub mienia,
- e) połowu ryb,
- f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw,
- g) uprawiania sportu lub rekreacji,
- h) celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe.

Statkiem wodnym jest również statek morski, który definiuje ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski w art. 2 § 1, gdzie widnieje zapis - statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej.

Za statek wodny należy również uznać stałą platformę wiertniczą umieszczoną na szelfie kontynentalnym, co wynika z art. 115 § 15 kk.

Przedmiot ochrony

Z uwagi na fakt, iż przepis art. 166 kk umiejscowiony jest w rozdziale dotyczącym przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu, należy zasadnie podnosić, iż przedmiotem ochrony w typie podstawowym jest władztwo nad stat-

²⁴ Dz.U. z 2006 r., Nr 123, poz. 857 t.j. ze zm.

²⁵ Dz.U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689 t.j. ze zm.

kiem wodnym²⁶, albowiem nieuprawniona osoba za sterem dużego statku na którego pokładzie jest znaczna liczba osób z pewnością zagraża powszechnemu bezpieczeństwu. Ponadto przedmiotem ochrony jest zdrowie i nietykalność człowieka oraz bezpieczeństwo dla życia i zdrowia wielu osób (§ 2), jak też samo życie i zdrowie (§ 3)²⁷.

Strona przedmiotowa

Formy stadialne

Doktryna prawa karnego wyróżnia cztery formy stadialne przestępstw, tj. zamiar, przygotowanie, usiłowanie i dokonanie.

Istnienie samego zamiaru popełnienia przestępstwa przewidzianego w art. 166 § 1 kk jest bezkarne w myśl zasady *cogitationis poenam nemo patitur*. Przy czym istotne jest, aby zamiar nie osiągnął etapu przygotowania, a był jedynie wewnętrznym pragnieniem sprawcy.

W dalszej kolejności kodeks karny przewiduje formę przygotowania, opisaną w przepisie art. 16 kk. Zgodnie z powyższym, „przygotowanie zachodzi tylko wtedy, gdy sprawca w celu popełnienia czynu zabronionego podejmuje czynności mające stworzyć warunki do przedsięwzięcia czynu zmierzającego bezpośrednio do jego dokonania, w szczególności w tym, że celu wchodzi w porozumienie z inną osobą, uzyskuje lub przysposabia środki, zbiera informację lub sporządza plan działania”. Natomiast przepis art. 16 § 2 kk przewiduje, iż przygotowanie karalne jest wyłącznie, gdy ustawa tak stanowi.

Odnosząc się natomiast do przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym należy wskazać, iż w przepisie art. 168 kk ustawodawca przewidział karalność przygotowania opisywanego czynu zabronionego. Jednocześnie przewidziano ustawowe zagrożenie karą w postaci kary pozbawienia wolności od jednego miesiąca do lat 3. W porównaniu do przestępstwa *sui generis* przewidzianego w przepisie art. 170 kk jest to kara nieporównywalnie łagodniejsza, albowiem przygotowanie do rozbójnictwa morskiego penalizowane jest sankcją karną od 1 roku pozbawienia wolności do lat 10. Powyższe rozwiązanie budzi poważne wątpliwości Autorów, gdyż zachowanie sprawców w ramach strony przedmiotowej jest niemalże identyczne i w teorii cechują się podobnym stopniem społecznej szkodliwości.

Prima facie wydaje się, że zachowanie sprawców w postaci formy stadialnej przygotowania do popełnienia przestępstwa zawładnięcia statkiem wodnym (art. 168 w zw. z art. 166 kk.) nie doznaje takich ograniczeń, jak to ma miejsce w przypadku przestępstwa przygotowania do rozbójnictwa morskiego, które były analizowane w punkcie 2.2 niniejszego artykułu.

²⁶ R. A. Stefański [w:] A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221. Tom I*, publ. Legalis, 2010 r.

²⁷ J. Piórkowska-Flieger [w:] T. Bojarski (red.), *op. cit.*, s. 392.

Tym samym, z uwagi na przepis art. 16 § 1 kk, sama obecność osób wykonujących czynności techniczne bądź usługowe (np. kucharzy), wypełnia znamiona czynu wyrażone w art. 168 kk. Zachodzi bowiem wejście w porozumienie „piratów” z kucharzami, którzy zapewne mają wiedzę odnośnie czynów dokonywanych przez osoby współobecne na statku.

Kwestia uzbrojenia samej załogi nie nastęcza już takich wątpliwości jak w przypadku czynu z art. 170 kk, albowiem wyposażenie sprawców w broń w zupełności wyczerpuje znamię uzyskania środków potrzebnych do dokonania przestępstwa. Analogicznie wygląda kwestia uzbrojenia statku, przeznaczonego do dokonania na morzu rabunku. W tym miejscu zbędne jest rozróżnianie statków, albowiem może to być także zwykła łódź, dzięki której sprawcy będą mieli sposobność podpłynięcia pod określony cel. Zdobycie schematu przejmowanego statku, który miałyby dotyczyć rozłożenia pomieszczeń, czy obecności konkretnych urządzeń na statku, również wyczerpuje stadium przygotowania określone w przepisie art. 168 kk.

Rekapitulując przygotowanie do przejścia kontroli nad statkiem może polegać na:

- wyposażeniu statku w broń i amunicję (np. działa, karabiny maszynowe, wyrzutnie raketowe), a więc w środki walki, ale również urządzenia obronne,
- wyposażeniu statku morskiego w urządzenia i sprzęt do dokonywania abordażu zaatakowanych statków (np. drabiny, podesty, haki ułatwiające przedostanie się na napadnięty statek),
- wyposażeniu statku morskiego w urządzenia pozwalające na unikanie radarów i sonarów,
- dokonaniu zmian konstrukcyjnych w statku morskim ułatwiających rabunek na morzu (np. w zakresie zwiększenia prędkości statku, jego manewrowości lub ładowności)
- wyposażeniu załogi statku w broń i amunicję (np. pistolety, karabiny maszynowe, wyrzutnie raketowe), a więc w środki walki, ale również urządzenia obronne.

Z kolei forma stadialna usiłowania przewidziana została w przepisie art. 13 § 1 i § 2 kk i polega na tym, że sprawca nie dokonuje ostatecznie zamierzonego przestępstwa pomimo przedsięwzięcia odpowiednich środków bądź też środków, które *de facto* nie wystarczyły do wywołania zamierzonego skutku lub brak było przedmiotu nadającego się do dokonania na nim zamierzonego przestępstwa²⁸.

Rozróżniając usiłowanie od przygotowania należy wskazać, iż samo wypłynięcie w celu popełnienia przestępstwa przejścia kontroli nad statkiem nie wyczerpuje jeszcze znamion usiłowania. Dopiero podpłynięcie na odległość umożliwiającą dokonanie ataku oraz próby wejścia i przejścia kontroli mogłyby wskazywać na

²⁸ A. Marek, *op. cit.*, s. 53.

usiłowanie popełnienia przestępstwa z art. 166 kk. Istotna jest również kwestia, iż zgodnie z przepisem art. 14 § 1 sąd wymierza karę za usiłowanie w granicach zagrożenia przewidzianego dla danego przestępstwa. Jedynie w przypadku usiłowania nieudolnego, przewidzianego w przepisie art. 13 § 2 sąd może zastosować nadzwyczajne złagodzenie kary, a nawet odstąpić od jej wymierzenia.

Miejsce popełnienia przestępstwa

Obszar obowiązywania przepisu art. 166 kk podlega ogólnym regułom przyjętym w polskim kodeksie karnym, która wyrażona została w art. 5 kk. Zgodnie z przywołanym przepisem ustawę karną polską stosuje się do sprawcy, który popełnił czyn zabroniony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jak również na polskim statku wodnym i powietrznym, chyba że umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej.

Wynika stąd, iż czyn zabroniony przewidziany przepisem art. 166 kk można popełnić na całym obszarze morskim (włącznie ze strefą przybrzeżną, morzem terytorialnym i morzem pełnym), na wodach wewnętrznych i śródlądowych oraz na lądzie.

Sposób popełnienia czynu zabronionego

Przejęcie kontroli nad statkiem może nastąpić na skutek popełnienia trzech czynów. Przede wszystkim ustawodawca przewidział podstęp, który polega na wprowadzeniu innej osoby w błąd bądź też na wykorzystaniu jej błędnego przekonania dotyczącego określonego faktu. Innym czynnem, który wypełnia znamiona przestępstwa z art. 166 kk jest gwałt na osobie. W doktrynie przewiduje się, iż oznacza to użycie siły fizycznej o znacznej intensywności, która może doprowadzić do obezwładnienia ofiary i stłumienia jej oporu, przez co pozbawia się ją możliwości obrony statku²⁹. Trzecim zachowaniem jest groźba bezpośredniego użycia gwałtu, która przejawia się zarówno w formie słownej, jak też w każdej innej postaci.

Przejęcie kontroli nad statkiem polega na pozbawieniu osób uprawnionych faktycznej władzy nad kierunkiem i możliwym do opanowania zachowaniem statku. Wówczas to sprawcy decydują o wykorzystaniu statku, tj. wyznaczeniu trasy, czy prędkości poruszania się³⁰. Należy jednak skłaniać się ku wykładni, iż określony statek musi być w ruchu, aby móc przejąć nad nim kontrolę.

Czyny opisane w art. 166 KK są przestępstwami o charakterze materialnym, gdzie koniecznym dla zaistnienia czynu zabronionego skutkiem jest przejęcie kontroli nad statkiem. W przypadku typu kwalifikowanego, konieczne jest bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia wielu osób (§ 2) oraz śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób (§ 3). Podmiotem tego przestępstwa może być każdy, bez względu na cechy szczególne lub dodatkowe właściwości.

²⁹ R. A. Stefański [w:] M. Filar (red.), op. cit., s. 753.

³⁰ K. Frąckowiak, P. Jankowski, *Piractwo somalijskie a polskie prawo karne na przykładzie przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym*, Studia Elckie nr 14, 2012, s. 506.

Przestępstwo to jest przestępstwem umyślnym. Może być popełnione tylko z zamiarem bezpośrednim, bowiem zastosowanie podstępstwa, gwałtu na osobie lub groźby bezpośredniego jego użycia ma na celu przejęcie kontroli nad statkiem. Z kolei następstwa typu kwalifikowane mogą być objęte wyłącznie nieumyślnością³¹.

Należy w tym miejscu wskazać, iż w razie przejęcia kontroli nad statkiem wodnym w warunkach określonych w art. 166 § 1 kk i umyślnego wywołania skutku w postaci śmierci człowieka, czyn taki podlega kumulatywnej kwalifikacji z art. 148 i 166 § 1 kk.

Przestępstwo przejęcia kontroli nad statkiem w typie podstawowym zagrożone jest wyłącznie karą pozbawienia wolności w granicach od lat 2 do lat 12. Natomiast w typie kwalifikowanym opisywany czyn stanowi zbrodnie i jest zagrożony karą pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3 (§ 2) oraz na czas nie krótszy niż lat 5 albo karę 25 lat pozbawienia wolności (§ 3).

WNIOSKI

Autorzy artykułu, po przeanalizowaniu obecnego stanu prawnego w zakresie typizacji przestępstw określonych w art. 166 i art. 170 kk stoją na stanowisku, iż przestępstwo czynności przygotowawczych do rozbójnictwa morskiego winno być zagrożone karą łagodniejszą, aniżeli obecnie przewidziana w kodeksie karnym.

Mając na uwadze zakres pojęciowy przygotowania do przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem i przygotowania do roboju morskiego, należy zauważyć, iż jest on niemal tożsamy. W szczególności polega na wyposażeniu załogi lub statku w broń i amunicję, a więc w środki walki i urządzenia obronne oraz pozwalające na unikanie radarów i sonarów, jak również dokonaniu zmian konstrukcyjnych w statku morskim.

W przepisie art. 168 kk ustawodawca przewidział karalność przygotowania czynu zabronionego, tj. zawładnięcia statkiem morskim. Przewidziano tam ustawowe zagrożenie karą w wymiarze od jednego miesiąca do 3 lat pozbawienia wolności. W porównaniu do przestępstwa *sui generis* przewidzianego w przepisie art. 170 kk jest to kara nieporównywalnie łagodniejsza, albowiem przygotowanie do rozbójnictwa morskiego penalizowane jest sankcją karną od 1 roku pozbawienia wolności do lat 10. Powyższa ustawowa reakcja karnoprawna budzi poważne wątpliwości Autorów, gdyż zachowanie sprawców w ramach strony przedmiotowej jest niemalże identyczne i w teorii cechują się podobnym stopniem społecznej szkodliwości.

W związku z powyższym, wypada stwierdzić, iż zagrożenie karą, które przewidział ustawodawca za omawiane przestępstwa należy uznać za niewłaściwe. Jak wykazano w artykule, sprawcy winni ponosić odpowiedzialność karną w takich samych granicach ustawowego zagrożenia. Autorzy artykułu stoją na stanowisku, iż

³¹ Ibidem, s. 508.

zagrożenie karą za przestępstwo z art. 170 nie powinno przekraczać 3 lat pozbawienia wolności.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Bafia J., Mioduski K., Siewierski M., *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1987 r., Tom II.
- [2] Bogdan G. [w:] F. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, *Kodeks Karny. Część Szczególna, Tom II*, Warszawa 2006 r.
- [3] Frąckowiak K., Jankowski P., *Piractwo somalijskie a polskie prawo karne na przykładzie przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym*, Studia Elckie nr 14, 2012 r.
- [4] Kubiak K., *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [w:] Wybrane problemy bezpieczeństwa międzynarodowego, Wrocław 2006.
- [5] Kulik M. [w:] M. Mozgawa (red.), M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, publ. LEX 2012 r.
- [6] Machowski J., *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000 r.
- [7] Makarewicz J., *Kodeks karny z komentarzem*, Lwów 1935 r., s. 453 oraz J. Pieracki, *Polskie prawo karne (Kodeks karny, Prawo o wykroczeniach, Przepisy wprowadzające)*, Lwów 1932 r.
- [8] Marek A., *Kodeks karny. Komentarz*, Dom Wydawniczy ABC 2006.
- [9] Piórkowska-Flieger Por.: J. [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012 r.
- [10] Pulkowski K., *Porwanie na Morzu Bałtyckim*, Przegląd Morski, 1/2010.
- [11] Stefański R. [w:] M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010 r., s. 757. Podobnie: M. Kulik [w:] M. Mozgawa (red.), M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, publ. LEX 2012.
- [12] Stefański R. A. [w:] A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221. Tom I*, publ. Legalis, 2010 r.
- [13] Walczak A., *Piractwo i terroryzm morski*, Szczecin 2004.

ABSTRACT

The authors made legal evaluation of two criminal offenses in the Polish penal code that would address the stage of preparation for the piracy related crimes.

The first part of the article the authors described the offense *sui generis*, which is a preparation for robbery at sea. The authors pointed out that the previous literature on the provision of Article offense. 170 of the Penal Code is largely inaccurate. Mainly due to the place of crime, as well as the *modus operandi* where rarely arming the crew is recognized as a specific adoption of the ship.

In the following section of the paper they described aspects of the preparation for an offense of taking control of the ship on water, which is penalized by the provision of Article 168 of the Penal Code.

It was pointed out that the scope of the conceptual two provisions is similar, therefore it was concluded that the two behaviors should be sanctioned with a similar punishment, because the differences in this aspect are too distinctive.