

# Kamil Frąckowiak, Piotr Jankowski

---

## Piractwo somalijskie a polskie prawo karne na przykładzie przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym

---

Studia Elckie 14, 493-510

---

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## PIRACTWO SOMALIJSKIE A POLSKIE PRAWO KARNE NA PRZYKŁADZIE PRZESTĘPSTWA PRZEJĘCIA KONTROLI NAD STATKIEM WODNYM

### Piractwo międzynarodowe

#### *Uwagi wstępne*

Rozwój lotnictwa oraz komunikacji lądowej daje dziś złudne wyobrażenie, że żegluga morska straciła na znaczeniu. Szczególnie w porównaniu do czasów wielkich odkryć geograficznych na przełomie XV i XVI wieku, kiedy to żeglarstwo cieszyło się niebywałą popularnością, czy początków XX wieku, czyli okresu krótkiego tryumfu największego wówczas środka transportu – *Titanica*. Wszelkie złudzenia rozwiewają dane Międzynarodowej Izby Żeglugi (*International Chamber of Shipping*), która podaje, że około 90% światowego handlu odbywa się za pomocą żeglugi międzynarodowej<sup>1</sup>.

Identycznie przedstawia się sytuacja przestępczości obecnej na morzach i oceanach, czyli powszechnie znane zjawisko piractwa. Według raportu *International Maritime Bureau*<sup>2</sup>, w roku 2011 dokonano bądź próbowano dokonać 439 ataków pirackich, z czego 36% (160) ataków dokonano w obszarze Somalii, w rejonie tzw. *Rogu Afryki*<sup>3</sup>. Należy zauważyć, że liczba ta z roku na rok sukcesywnie rośnie<sup>4</sup>. Na wstępie wskazanego raportu widnieje informacja, że wiele doniesień o atakach następuje z opóźnieniem, bądź wcale, wobec czego powyższe dane należy traktować jako dopuszczalne minimum wszystkich ataków przypuszczanych przez współczesnych piratów. Nie bez znaczenia jest fakt, że piractwo somalijskie ma miejsce również daleko poza przyładkiem Guardafui, między innymi na całym Morzu Arabskim, Seszelach oraz całym

---

\* Dr Kamil Frąckowiak – Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Katedra Prawa Karnego Materialnego.

Mgr Piotr Jankowski – absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie.

<sup>1</sup> <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/> (dostęp: 13.03.2012).

<sup>2</sup> Wydział Specjalny Międzynarodowej Izby Handlowej. Utworzony w roku 1981 jako organizacja *non-profit*, w celu przeciwdziałania wszelkim odmianom przestępczości morskiej oraz zwalczającym ją praktykom, które uznane zostały za niewłaściwe bądź nielegalne. Zob. <http://www.icc-ccs.org/> (odczyt: 8.03.2012).

<sup>3</sup> ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against ships. Report for period 1 January – 31 December 2011*, s. 5-6.

<sup>4</sup> Rok 2008 – 19 aktów piractwa w rejonie Somalii, rok 2000 – 80, rok 2010 – 139. Zob. tamże.

wschodnim brzegu Afryki<sup>5</sup>, a zatem dane w raporcie nie odzwierciedlają w dokładny sposób rozmiarów tego procederu.

Etymologia słowa *pirat* wywodzi się z czasów starożytności, a konkretnie z greckiego słowa *peiratēs*, które miało oznaczać „napadający na morzu”, oraz z łacińskiego – *pirata*. Z tej racji, że łacina stanowi kanwę dla wielu języków europejskich, termin *pirata* zakorzeniło się w każdym z nich i występuje do dnia dzisiejszego<sup>6</sup>.

Powstanie piractwa morskiego wiąże się bezpośrednio z powstaniem żeglugi i już od tego momentu stanowiło niebagatelny problem. Piractwo było obecne już w czasach Republiki Rzymskiej, której historia zawiera epizod jako by Juliusz Cezar w roku 78 przed naszą erą został porwany przez piratów i wypuszczony na wolność w zamian za hojną opłatę<sup>7</sup>. Sławny mówca z okresu schyłku Republiki, Marcus Tullius Ciceron (Cyceron), opisywał piratów jako *hostis humani generis*, co miało oznaczać „wrogów gatunku ludzkiego”<sup>8</sup>.

Piractwo, jak też sama żegluga, najbardziej rozwinęło się w wieku XVI, kiedy to ówczesne potęgi państwowe wynajmowały tzw. *korsarzy* w celu niszczenia i grabienia obcej floty. Tzw. *piractwo państwowe*, tj. korsarstwo (inaczej kaperstwo) jako odmiana piractwa morskiego, zostało oficjalnie zakazane na mocy traktatu paryskiego zawartego 30 marca 1856 roku<sup>9</sup>.

Z uwagi na fakt, iż żegluga morska stanowiła istotną rolę w handlu oraz transporcie międzynarodowym, problem piractwa poruszany był na wielu forach, zebraniach i konwentach. Pierwsze próby definicji miały miejsce w roku 1926 na forum Ligi Narodów. Następnym był tzw. *projekt harwardzki* z roku 1932, projekt Komisji Prawa Międzynarodowego z 1955 roku oraz ostatecznie w roku 1982 podczas Konwentu w Montego Bay na Jamajce, gdzie przyjęto Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza<sup>10</sup>.

#### *Definicja piractwa*

Początkowo piractwo obejmowało akty popełniane z powodów prywatnych, z wyłączeniem ataków motywowanych politycznie. Następnie, we wspomnianym już projekcie harwardzkim ustalono, że piractwo będzie obejmowało

---

<sup>5</sup> Geopolicy Inc., *The economics of piracy, Pirate ransoms & Livelihoods off the coast of Somalia*, 2011, s. 4.

<sup>6</sup> J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000, s. 11.

<sup>7</sup> J. J. Jesus, *Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects*, „The international journal of marine and coastal law” 18 (2003) nr 3, s. 364.

<sup>8</sup> T. Ostropolski, *Jurysdykcja uniwersalna wobec piractwa morskiego w prawie międzynarodowym*, „Państwo i Prawo” 2011 nr 2, s. 48.

<sup>9</sup> [http://pl.wikipedia.org/wiki/Traktat\\_paryski\\_%281856%29](http://pl.wikipedia.org/wiki/Traktat_paryski_%281856%29), <http://pl.wikipedia.org/wiki/Kaper>, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Korsarz> (dostęp: 13.03.2012).

<sup>10</sup> T. Iwanek, *Prawo międzynarodowe wobec piractwa morskiego*, „Państwo i Prawo” 2009 nr 10, s. 21.

wszystkie akty przemocy na morzu otwartym, które zostały popełnione z zamiarem skrzywdzenia innych osób, kradzieży lub zniszczenia mienia, przy czym wymagano kierowania się celami osobistymi. Powyższe wskazania pojawiły się jeszcze w roku 1958, kiedy została podpisana konwencja genewska o morzu otwartym, a przetrwały do roku 1982. Przyjęto wówczas definicję piractwa, która po dziś dzień obowiązuje w prawie międzynarodowym<sup>11</sup>.

Zgodnie z art. 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 10 grudnia 1982 roku zawartej w Montego Bay, którą Polska ratyfikowała w 2 lipca 1998 roku, przez piractwo należy rozumieć:

1. Wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony: (a) na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego; (b) przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa.

2. Wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego.

3. Wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach (a) i (b) lub wszelki akt celowego ułatwiania popełnienia takich czynów<sup>12</sup>.

Pojęcie piractwa można odnieść jedynie do statków prywatnych oraz statków państwowych i okrętów wojennych, których załogi po zbuntowaniu się zawładnęły nimi. Definicja nie obejmuje zatem zdarzających się niekiedy form piractwa państwowego (o którym mowa wyżej), tj. bezprawnych aktów dokonywanych przez jednostki państwowe<sup>13</sup>.

Należy również odróżnić działania rebeliantów, czy powstańców narodowych, które choć mają charakter publiczny – zdaniem autorów niniejszego artykułu – nie są uznawane za piractwo<sup>14</sup>.

Najważniejszą przesłanką, która musi zaistnieć, aby można było mówić o piractwie morskim jest przede wszystkim *rationae loci*, albowiem akt musi nastąpić w obrębie morza otwartego, nad którym żadne z państw nie sprawuje władzy. Wówczas piractwo może być kwalifikowane jako przestępstwo, przy

---

<sup>11</sup> Tamże.

<sup>12</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzona w Montego Bay z 10.12.1982 r. (Dz. U. z 2002 Nr 59, poz. 543).

<sup>13</sup> K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009, s. 14.

<sup>14</sup> T. Iwanek, s. 26.

którym obowiązuje tzw. *zasada represji wszechświatowej*, tj. jurysdykcji uniwersalnej<sup>15</sup>.

Jeżeli czyn, wypełniający znamiona zbrodni piractwa określonej w art. 101 Konwencji NZ o prawie morza, zostanie popełniony na obszarze morza terytorialnego, to możemy mówić jedynie o zbrojnej napaści bądź akcie terroryzmu. Jedynie przypadek piractwa somalijskiego przewiduje sytuację, kiedy akt, wypełniający znamiona definicji z art. 101 Konwencji o prawie morza i popełniony w obszarze morza terytorialnego, może być traktowany jako piractwo i podlegać jurysdykcji uniwersalnej.

### *Zbrojna napaść*

Od aktu piractwa należy odróżnić zbrojny napad rabunkowy na statek (ang. *armed robbery*). Zgodnie z rezolucją Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (*Assembly of International Maritime Organisation*) przyjętej 2 grudnia 2009 roku, ustanawiającej swoisty Kodeks postępowania przy badaniu zbrodni pirackich i zbrojnych napadów rabunkowych na statki, zbrojny napad rabunkowy definiuje jako:

1. Każdy nielegalny akt przemocy lub zatrzymania lub każdy akt grabieży lub groźba popełnienia aktu, który musi być inny niż akt piractwa (określony w Konwencji o prawie morza z 1982 roku) popełniony dla prywatnych celów i skierowany przeciwko statkom lub innym osobom lub własności znajdującej się na pokładzie statku, wewnątrz wód wewnętrznych, wód archipelagowych i morza terytorialnego.

2. Każdy akt wzniecający/podburzający, celowo ułatwiający akty opisane powyżej<sup>16</sup>.

Zakwalifikowanie czynu jako zbrojnej napaści spowoduje, że w rozumieniu prawa międzynarodowego nie będziemy mieli do czynienia z piractwem, wobec czego będzie to czyn niepodlegający jurysdykcji uniwersalnej<sup>17</sup>. Jednakże każde zachowanie określone w rezolucji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej może być traktowane jako przestępstwo piractwa, określone w art. 166 Kodeksu karnego.

### *Terroryzm morski*

Pojęcie terroryzmu morskiego, choć obecne już w połowie XX wieku, nabrało znaczenia dopiero na początku wieku XXI, kiedy to w 2000 roku zaata-

---

<sup>15</sup> T. Ostropolski, s. 48.

<sup>16</sup> Resolution A.1025(26), *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*. Zob. [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=29986&filena me=A1025%2826%29.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29986&filena me=A1025%2826%29.pdf) (odczyt: 8.03.2012).

<sup>17</sup> K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 44 (2009) nr 3, s. 91.

kowano amerykański niszczyciel rakietowy *USS Cole* oraz dwa lata później – francuski supertankowiec *Limburg*<sup>18</sup>.

Zjawisko terroryzmu jest definiowane na wiele sposobów<sup>19</sup>. W ujęciu tradycyjnym terroryzm oznacza tyle, co sprzeczne z prawem użycie przemocy w celu zmuszenia rządów do poparcia celów politycznych bądź społecznych. Terroryści stosując „propagandę czynu” chcą wywołać zainteresowanie i pozyskać ludzi dla swojej sprawy<sup>20</sup>.

W pierwszej kolejności wypada wskazać, iż *modus operandi* terrorystów nie różni się znacząco od sposobu działania piratów. Zdaniem autorów niniejszego artykułu, nie różni się on wcale. Jedynymi wyznacznikami, które pozwalają na kwalifikację konkretnego czynu jako aktu piractwa bądź terroryzmu, są: motywacja sprawców, cele jakimi się oni kierują oraz miejsce popełnienia czynu.

Pobudkami działań terrorystycznych są przede wszystkim: zachwianie porządku prawnego i wpłynięcie na zmianę poglądów politycznych przez władze rządowe. Terroryści chcą również wywołać straty ekonomiczne i prestiżowe w stosunku do państw, które uważają za wrogów. Ponadto, motywem działania terrorysty jest wywołanie publicznej grozy i strachu wśród społeczeństwa. Szczególnie groźną motywacją terrorystów może być chęć wywołania katastrofy ekologicznej, która spowodowałaby nieporównywalne straty.

Piraci działają zwykle z pobudek rabunkowych, chcąc wzbogacić się kosztem przedsiębiorstw bądź państw. Terroryści z kolei realizują cele polityczne albo religijne, co może być przyczyną utraty stabilności i zachwiania równowagi porządku prawnego oraz poczucia bezpieczeństwa całego świata<sup>21</sup>.

W stosunku do terrorystów nie ma również znaczenia *rationae loci*, albowiem bez względu na miejsce popełnienia czynu, konkretny akt można uznać za akt terrorystyczny. Natomiast, jak wynika z definicji zamieszczonej w art. 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, akt piractwa może być dokonany jedynie w obszarze morza otwartego.

Definicje piractwa i terroryzmu morskiego sprawiają trudności przede wszystkim w prawie międzynarodowym. Ustawodawstwo polskie również dokonuje wskazanego rozróżnienia. Przy czym należy zauważyć, że polskie sądy mogą zakwalifikować każde zachowanie, wypełniające znamiona piractwa bądź terroryzmu morskiego, jako przejęcie kontroli nad statkiem morskim z art. 166 Kodeksu karnego i ewentualnie mogą dookreślić go jako przestępstwo terrory-

---

<sup>18</sup> M. Łuczowska, *Piractwo i terroryzm morski jako zagrożenia transportu morskiego*, w: *Logitrans – VII Konferencja Naukowo-Techniczna. Logistyka, systemy transportowe, bezpieczeństwo w transporcie*, s. 735.

<sup>19</sup> Przyjmuje się, że istnieje około 100 definicji.

<sup>20</sup> B. Hołyst, *Terroryzm*, t. 1, Warszawa 2009, s. 50 i n.

<sup>21</sup> M. Łuczowska, s. 736.

styczne, stosując dyspozycję z art. 115 § 20 Kodeksu karnego, tj. za przestępstwo terrorystyczne należy uznać czyn, który został popełniony w celu: (a) poważnego zastraszenia wielu osób; (b) zmuszenia organu władzy publicznej Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa albo organu organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania określonych czynności; (c) wywołania poważnych zakłóceń w ustroju lub gospodarce Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa lub organizacji międzynarodowej, a także groźba popełnienia takiego czynu.

### **Piractwo somalijskie**

#### *Geneza powstania*

Genezy powstania piractwa somalijskiego należy poszukiwać w historii Republiki Somalijskiej, która powstała w 1960 roku z połączenia Somalii Brytyjskiej i Somalii Włoskiej. Po 9 latach w wyniku zamachu stanu do władzy nad krajem doszedł generał Mohammed Siad Barre, reprezentujący Somalijską Rewolucyjną Partię Socjalistyczną.

Z uwagi na nieudane reformy, Somalię dotknął kryzys gospodarczy. Między innymi z tego powodu w roku 1991 doszło do wybuchu wojny domowej, w wyniku której General Barre został obalony. Efektem był rozpad struktur państwowych i wszechogarniająca anarchia, co spowodowało, iż wielu mieszkańców emigrowało<sup>22</sup>. Od tego momentu Somalia – jako jednolite, w pełni suwerenne i samodzielne państwo – nie istnieje. Obecnie określana jest jako „państwo upadłe”<sup>23</sup>.

Pomimo prób Organizacji Narodów Zjednoczonych, która w roku 1992 rozpoczęła akcję „Przywrócić nadzieję”, nie udało się przywrócić pokoju i zażegnać konfliktów pomiędzy walczącymi o władzę klanami.

Problemy z państwowością Somalii oraz brak perspektyw nie są jedynymi przyczynami podejmowania się procederu piractwa przez jej mieszkańców. W 2004 roku Afrykę nawiedziło tsunami. Ogromna fala o szacunkowej wysokości 10 metrów siała na wschodnim wybrzeżu niebywale spustoszenie. Wielu mieszkańców Somalii utraciło swój życiowy dorobek. Poza tym negatywne skutki potęguje fakt, że głównym zajęciem Somalijczyków było rybołówstwo, wobec czego wielu z nich utraciło nie tylko życiowy dorobek, lecz również perspektywy jego odbudowania. Nie bez znaczenie pozostaje też fakt, iż w wyniku fal tsunami na brzeg zostały wyrzucone ogromne ilości toksyn i radioak-

---

<sup>22</sup> D. Pyć, *Otwarta puszką Pandory – prawo międzynarodowe wobec piractwa somalijskiego*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 24 (2010), s. 480.

<sup>23</sup> J. Zajadło, *Prawo międzynarodowe wobec problemu „państwa upadłego”*, „Państwo i Prawo” 2005 nr 2, s. 6-9.

tywnych odpadów, wcześniej zatopionych w morzu przez statki, będące na usługach zagranicznych przedsiębiorstw<sup>24</sup>.

Brak odpowiednich narzędzi do pracy oraz duża swoboda w żegludze po wodach Somalii spowodowały, że Zatoka Adeńska oraz rejon wyspy Socorty stał się łatwym celem dla obcych przedsiębiorstw trudniących się połowem ryb i owoców morza. Powstanie somalijskich grup pirackich było zatem odpowiedzią na napływ obcych statków rybackich, zamierzających trudnić się nielegalnym połowem lub zrzutem radioaktywnych odpadów. Z czasem okazało się, że porwanie zagranicznego statku w celu wyludzenia okupu jest zajęciem intratnym<sup>25</sup>.

#### *Międzynarodowe reakcje na piractwo somalijskie*

Narastająca działalność piratów sprawiła, że kwestia ścigania sprawców stała się problemem międzynarodowym. W pierwszej kolejności należy wskazać Konwencję w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z roku 1988<sup>26</sup>. Konwencja ta nie została podjęta pod wpływem działań piratów somalijskich, aczkolwiek pośrednio się do nich odnosi. Zgodnie bowiem z założeniami wskazanej Konwencji, osoby, które dopuściły się bezprawnego aktu na statku, nie mogą otrzymać schronienia w żadnym państwie i mają być sądzone lub wydane do państwa, w którym staną przed sądem.

Problemem piractwa somalijskiego w pierwszej fazie zajęła się głównie Organizacja Narodów Zjednoczonych, która prowadzi pomoc humanitarną dla ludności somalijskiej. ONZ postanowiła wydać szereg rezolucji, które miały usprawnić wskazaną pomoc, a jednocześnie zapewnić większe bezpieczeństwo dla żeglugi międzynarodowej w rejonie Zatoki Adeńskiej.

W 2008 roku Rada Bezpieczeństwa ONZ wydała rezolucje nr 1814 (2008) oraz 1816 (2008)<sup>27</sup>. Pierwszy z dokumentów był odezwą do państw oraz organizacji regionalnych o podjęcie działań w celu ochrony statków niosących pomoc humanitarną dla Somalii. Drugi dokument zezwolił państwom, współpracującym z Tymczasowym Rządem Federalnym Somalii<sup>28</sup>, na wejście na jej wody terytorialne i zastosowanie wszelkich środków mających na celu powstrzymanie aktów piractwa, przy czym należało zachować się w sposób zgod-

<sup>24</sup> D. Pyć, s. 482.

<sup>25</sup> Tamże.

<sup>26</sup> Dz.U.94.129.635 ze zm.

<sup>27</sup> Resolution 1814 (2008) adopted by the Security Council at its 5893rd meeting on 15 May 2008; Resolution 1816 (2008) adopted by the Security Council at its 5902nd meeting on 2 June 2008. Rezolucje dostępne na stronie <http://www.un.org/>.

<sup>28</sup> Tymczasowy Rząd Federalny w Somalii – rząd Somalii uznany przez społeczność międzynarodową. Rząd wsparty jest przez Etiopię, Stany Zjednoczone oraz Organizację Narodów Zjednoczonych. Zob. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Tymczasowy\\_Rz%C4%85d\\_Federalny](http://pl.wikipedia.org/wiki/Tymczasowy_Rz%C4%85d_Federalny).



ny z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego<sup>29</sup>. Jednocześnie sytuacja w rejonie tzw. *Rogu Afryki* coraz bardziej niepokoiła przedstawicieli władz Unii Europejskiej.

Kolejnym krokiem ku zwalczaniu piractwa somalijskiego była rezolucja RB ONZ 1838 (2008), zgodnie z którą umożliwiono wpłynięcie okrętu wojennego na wody terytorialne Somalii w celu ścigania piractwa<sup>30</sup>. Nie bez znaczenia jest również rezolucja 1851 (2008), której głównym punktem jest możliwość ataków na bazy somalijskich piratów zarówno z lądu, jak też z powietrza<sup>31</sup>.

Przełomem w walce z piratami somalijskimi jest jednak dokument z 10 listopada 2008 roku, tj. wspólne działanie Rady 2008/851/WPZiB (Wspólna Polityka Zagraniczna i Bezpieczeństwa Unii Europejskiej) w sprawie operacji wojskowej Unii Europejskiej mającej na celu udział w powstrzymaniu, zapobieganiu i zwalczaniu aktów piractwa i rozboju u wybrzeży Somalii<sup>32</sup>. Tym samym powołano do życia unijną operację – „Atalanta”.

W skład tej misji wchodzi okręty oraz samoloty patrolowe z ośmiu krajów Unii Europejskiej, a mianowicie z Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Grecji, Włoch, Belgii, Holandii i Hiszpanii.

Wspólne działanie Rady 2008/851/WPZiB jest szczególnie również z tego względu, że definiuje sposób wykonywania jurysdykcji wobec piratów, która rozciąga się w pierwszej kolejności na państwa uczestniczące w akcji. Unia dała jednak „furtkę” na wypadek niechęci państwa biorącego udział w akcji na sądownie sprawców<sup>33</sup>. W takim bowiem przypadku legitymację do sądenia otrzymuje inne państwo członkowskie lub państwo trzecie, które chce wykonywać jurysdykcję w odniesieniu do sprawców lub przedmiotów służących do popelnienia zbrodni piractwa.

---

<sup>29</sup> K. Wardin, s. 101.

<sup>30</sup> Resolution 1838 (2008) adopted by the Security Council at its 5987th meeting on 7 October 2008.

<sup>31</sup> Resolution 1851 (2008) adopted by the Security Council at its 6046th meeting on 16 December 2008.

<sup>32</sup> Dz.U.UE.L.2008.301.33 z późn. zm.

<sup>33</sup> Władze Republiki Federalnej Niemiec uznały, iż dopiero bezpośrednie zagrożenie interesów niemieckich lub ich obywateli może uzasadniać aresztowanie piratów i postawienie im zarzutów przed niemieckim sądem. Por. K. Wardin, s. 105.

## Piractwo somalijskie w ujęciu polskiego prawa karnego

### *Uwagi wstępne*

Normy prawa międzynarodowego kodyfikujące zjawisko piractwa morskiego bezpośrednio wpływają na ustawodawstwo karne krajów-sygnatariuszy właściwych konwencji i umów poprzez ujednoczenie dyspozycji właściwych przepisów, a następnie dokonywaną wykładnię orzeczniczą.

Z uwagi na sygnalizowaną wcześniej złożoność omawianego zjawiska piractwa somalijskiego, na kanwie polskiego prawa karnego można mówić przede wszystkim o kręgu przestępstw związanych z uprawianiem piractwa morskiego.

Sprawcy przestępstw związanych z aktami przemocy zarówno na morzu otwartym, jak i morzu terytorialnym, w sytuacji, w której będą podlegali jurysdykcji państwa polskiego, dopuścić się mogą z reguły czynów zabronionych ujętych w rozdziałach XIX, XX, XXXII i XXXV polskiego kodeksu karnego, które są skierowane odpowiednio przeciwko zdrowiu i życiu, bezpieczeństwu powszechnemu, porządkowi publicznemu oraz mieniu, choć nie jest to oczywiście katalog zamknięty. Nie sposób bowiem przewidzieć wszelkich możliwych zachowań sprawców rozbojów morskich. Sprawcy (piraci) mogą swym zachowaniem wypełnić znamiona przestępstw: zabójstwa (art. 148 kk), zawładnięcia statku morskiego (art. 166 kk), umieszczenia na statku morskim niebezpiecznego urządzenia lub substancji (art. 167 kk), rozbójnictwa morskiego (art. 170 kk), wytwarzania lub obrotu substancjami niebezpiecznymi (art. 171 kk), zakładnictwa (art. 252 kk), udziału w zorganizowanej grupie albo związku mającym na celu popełnienie przestępstwa (art. 259 kk), rozboju (art. 280 kk), wymuszenia rozbójniczego (art. 282 kk).

Należy odnotować, że wskazane wyżej czyny zabronione mogą występować ze sobą zarówno w realnym zbiegu przestępstw, jak i realnym zbiegu przepisów.

### *Odpowiedzialność karna piratów a jurysdykcja państwa polskiego*

Wypada zauważyć, że jednym z przestępstw prawa międzynarodowego publicznego (*delicta iuris gentium*) jest właśnie piractwo morskie<sup>34</sup>. Współczesny status prawny piractwa uregulowany jest przez wzmiankowaną wcześniej Konwencję o prawie mórz pełnych z 1958 roku z Genewy oraz Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 roku z Montego Bay, których to uzgodnień Polska jest sygnatariuszem.

Obie konwencje nakładają na państwa obowiązek współpracy w zwalczaniu piractwa na morzu pełnym<sup>35</sup>. W stosunku do sprawców przestępstwa piractwa obowiązuje znana prawu karnemu zasada represji wszechświatowej.

<sup>34</sup> W. Czapliński, A. Wyrozumka, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zagadnienia systemowe*, Warszawa 2004, s. 457.

<sup>35</sup> T. Iwanek, s. 21.

Ściganie jest niezależne od miejsca popełnienia przestępstwa i obywatelstwa sprawcy, jednakże jego warunkiem jest ratyfikowanie przez państwo odpowiednich norm konwencyjnych, a następnie ich adaptacja w prawie wewnętrznym jako obowiązujących. W warunkach polskich przesądza o tej zasadzie przepis art. 91 Konstytucji RP. Czyni się w ten sposób zadość wymogom zasady *nullum crimen sine lege* (art. 1 § 1 kk).

Zgodnie z przywołanymi wymogami w polskim kodeksie karnym z 1997 roku, penalizacji podlegają m.in. zamachy na statek wodny i rozbójnictwo morskie (art. 166, 167, 170 kk)<sup>36</sup>.

Odpowiedzialność karna sprawców (nie tylko przestępstw wymienionych w punkcie 3.1.) na podstawie polskiego kodeksu karnego z 1997 roku<sup>37</sup> związana jest bezpośrednio z zasadą terytorialności, wyrażoną w przepisie art. 5 kk. Zgodnie z tą zasadą, polską ustawę karną stosuje się do sprawcy, który popełnił czyn zabroniony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jak również m.in. na polskim statku wodnym lub powietrznym, chyba że umowa międzynarodowa, której RP jest stroną stanowi inaczej.

Jednakże, gdy piractwo jest kwalifikowane jako przestępstwo, przy którym obowiązuje tzw. *zasada represji wszechświatowej*, tj. jurysdykcja uniwersalna<sup>38</sup>, a więc czyn wypełnia definicję piractwa z Konwencji o prawie morza (szerzej w punkcie 1.2.), wówczas zasada terytorialności nie ma zastosowania.

Powyższe należy wywieść na podstawie treści artykułu 100 Konwencji o prawie morza, gdzie określono ogólny obowiązek państw do „współdziałania w możliwie najszerszym zakresie w zwalczaniu piractwa na morzu pełnym” oraz art. 105 wskazanej Konwencji, który pozwala każdemu państwu na zajęcie pirackiego statku morskiego lub powietrznego opanowanego przez piratów i znajdującego się w ich władaniu oraz aresztowanie osób i zajęcie mienia znajdującego się na pokładzie. Powyższa zasada doznaje pewnych ograniczeń i ma zastosowanie na morzu pełnym lub w każdym innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa.

Sądy państwa, które dokonało zajęcia mogą orzekać o wymiarze kary oraz mogą określać środki, jakie należy przedsięwziąć wobec statków morskich, powietrznych lub mienia, z uwzględnieniem praw osób trzecich działających w dobrej wierze. Przy czym nie należy zapominać, że jurysdykcja uniwersalna powinna mieć w tym przypadku jedynie charakter subsydiarny wobec zasady zwierzchnictwa każdego państwa w stosunku do statków pływających pod jego banderą oraz wobec własnych obywateli<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> A. Marek, *Prawo karne*, Warszawa 2009, s. 82.

<sup>37</sup> Dz.U. Nr 88, poz. 553.

<sup>38</sup> T. Ostropolski, s. 48.

<sup>39</sup> Tamże, s. 51-52.

Dodatkowo należy wskazać na ewentualną możliwość rozszerzenia jurysdykcji polskiej w ramach Wspólnego działania Rady Europejskiej 2008/851/WPZiB, która umożliwia sądenie piratów somalijskich przez sądy polskie w sytuacji, gdy państwo biorące udział w akcji ścigania piratów nie wyraża chęci na ich sądenie. W takich przypadkach również będziemy mówili o stosowaniu przepisów polskiego kodeksu karnego, mimo nieobowiązywania *in prima facie* zasady terytorialności.

Należy zauważyć, że ze względu na użyty zwrot „jak również na polskim statku wodnym lub powietrznym” w kodeksie karnym ustanowiona została zasada bandery (nazywana również zasadą flagi). Regulacja pojęcia „terytorium Rzeczypospolitej Polskiej” nie jest przedmiotem przepisów prawa karnego, lecz należy do prawa konstytucyjnego i administracyjnego wpływając jednakże na możliwość funkcjonowania polskiego wymiaru sprawiedliwości w zakresie zwalczania piractwa.

Zgodnie z ustawą z 12 października 1990 roku o ochronie granicy państwowej<sup>40</sup> 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 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>41</sup> 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.

Jak wskazano powyżej działanie zasady terytorialności zostało rozszerzone również na „polski statek wodny”, co oznacza wszystkie statki zarejestrowane w Polsce, w tym także, zgodnie z art. 115 § 15 kk, stałe platformy na szelfie kontynentalnym. Pojęcie statku morskiego zostało zdefiniowane w art. 2 § 1 ustawy z 18 września 2001 roku – Kodeks morski<sup>42</sup>, zgodnie z którym jest nim każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej. Z kolei statkiem żeglugi śródlądowej jest urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkiowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do przewozu osób lub rzeczy, pchania lub holowania, inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia, ratowania życia lub mienia, połowu ryb, wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw, uprawiania sportu lub rekreacji,

---

<sup>40</sup> Dz.U. z 2009 r. Nr 12, poz. 67.

<sup>41</sup> Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 ze zm.

<sup>42</sup> Dz.U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 ze zm.

celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe – art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z 21 grudnia 2000 roku o żegludze śródlądowej<sup>43</sup>.

Jednakże w tym miejscu należy zwrócić uwagę na nikle zastosowanie w praktyce łącznika – bandery państwa polskiego. W ostatniej dekadzie XX wieku bowiem większość polskich statków została przerejestrowana pod tzw. *tanie bandery* (ang. *flags of convenience*)<sup>44</sup>.

#### *Przestępstwo zawładnięcia i uprowadzenia statku wodnego*

Klasykiem a zarazem najbardziej charakterystycznym przestępstwem związanym z uprawianiem piractwa morskiego jest występki zawładnięcia i uprowadzenia statku wodnego stypizowany w art. 166 polskiego kodeksu karnego.

Zgodnie z art. 166 kk: § 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.

§ 2. Kto, działając w sposób określony w § 1, sprowadza bezpośrednie 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.

Wskazany artykuł jest przepisem powołanym do ochrony dobra prawnego jakim jest życie i zdrowie człowieka. Zgodnie z poglądem G. Bogdana, konstatacja ta nie wyłącza ewentualnego objęcia ochroną innych dóbr prawnych, w szczególności wolności, a w ograniczonym zakresie również mienia<sup>45</sup>. Zbliżonego zdania jest J. Piórkowska-Flieger, która wskazuje, iż przedmiotem ochrony art. 166 kk jest zdrowie i nietykalność cielesna człowieka oraz władztwo uprawnionego podmiotu nad statkiem wodnym (§ 1 przepisu). Dobrem chronionym w § 2 jest ponadto bezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, natomiast w § 3 – życie i zdrowie<sup>46</sup>. Tym samym katalog dóbr chronionych został przez nią poszerzony.

Z kolei zdaniem R. Stefańskiego, przedmiotem ochrony omawianego czynu zabronionego jest wyłącznie władztwo nad statkiem wodnym lub powietrznym. Przepis ten jest zamieszczony w rozdziale XX, dotyczącym prze-

<sup>43</sup> Dz.U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 ze zm.

<sup>44</sup> K. Wardin, s. 93.

<sup>45</sup> G. Bogdan, w: A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna, Komentarz*, Kraków 2006, s. 423.

<sup>46</sup> J. Piórkowska-Flieger, w: T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 392.

stępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu, gdyż opanowanie statku przez osoby nieuprawnione z reguły stwarza zagrożenie powstania katastrofy w ruchu powietrznym lub wodnym. Nieprawidłowe prowadzenie statku powietrznego lub niedostosowanie się do poleceń obsługi naziemnej stwarza realne niebezpieczeństwo wywołania katastrofy<sup>47</sup>.

Zgodnie z utrwaloną obecnie doktryną prawa karnego, omawiany przez Autorów przepis realizuje postanowienia następujących Konwencji ratyfikowanych przez Polskę: (a) art. 6 Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988 roku (konwencja rzymska)<sup>48</sup>, (b) art. 2 Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi z 16 grudnia 1970 roku (konwencja haska)<sup>49</sup>, (c) art. 14 i 15 Konwencji o morzu pełnym z 29 kwietnia 1958 roku<sup>50</sup>, (d) art. 1 Europejskiej Konwencji o zwalczaniu terroryzmu z 27 stycznia 1977 roku<sup>51</sup>, (e) Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego z 23 marca 1971 roku (konwencja montrealaska)<sup>52</sup>, (f) Konwencji Rady Europy o zapobieganiu terroryzmowi, sporządzonej w Warszawie z 16 maja 2005 roku<sup>53</sup>.

Przedmiotem zamachu jest statek wodny lub powietrzny.

Należy odnotować, że doktryna prawa karnego jedynie pomocniczo posługuje się pojęciem statku morskiego z ustawy Kodeks morski z 2000 roku i statku z ustawy o żegludze śródlądowej z 2000 roku. Za statek wodny bowiem uznaje się ogólnie urządzenie przeznaczone do pływania po wodzie (np. okręt), pod wodą (np. łódź podwodna) lub na powierzchni (np. wodolot)<sup>54</sup>. Co istotne, nie jest znamieniem omawianego przestępstwa konieczność urzędowej rejestracji takiego pojazdu lub jego autonomiczność, ponieważ brak jest ścisłych kryteriów na odróżnienie *statku* i *łodzi* (tratwy, szalupy, kutra). Gramatyczna wykładnia pojęcia *statek*, nie pozwala – zdaniem G. Bogdana – na zaliczenie do tej kategorii niektórych zdolnych do poruszania po wodzie pojazdów (np. amfibii)<sup>55</sup>. Jednakże z uwagi na wprowadzenie omawianego przestępstwa do polskiego kodeksu karnego w celu zrealizowania wskazanych powyżej norm konwencyjnych może, zdaniem autorów, przemawiać za objęciem tej kategorii pojazdów pojęciem *statek* zgodnie z wykładnią celowościową. Żaden z oma-

<sup>47</sup> R. Stefański, w: A. Wąsek, R. Zawlocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221*, t. I, Warszawa 2010 (Legalis 2012).

<sup>48</sup> Dz.U. z 1994 r. Nr 129, poz. 635 z uzup.

<sup>49</sup> Dz.U. z 1972 r. Nr 25, poz. 181.

<sup>50</sup> Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 187.

<sup>51</sup> Dz.U. z 1996 r. Nr 117, poz. 557.

<sup>52</sup> Dz.U. z 1976 r. Nr 8, poz. 37 ze zm.

<sup>53</sup> Dz.U. z 2008 r. Nr 161, poz. 998.

<sup>54</sup> R. Stefański, w: M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 752.

<sup>55</sup> G. Bogdan, s. 424.

wianych aktów nie wyłącza bowiem bezpośrednio tego typu pojazdów, które są w powszechnym zastosowaniu praktycznie wszystkich armii świata.

Ustawa nie uzależnia karalności czynu od miejsca znajdowania się statku morskiego lub powietrznego. Jeśli chodzi o statek morski, to może znajdować się on na morzu pełnym, czyli na tej części morza, która nie należy do morza terytorialnego ani do państwowych wód wewnętrznych, jak też na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym, które obejmuje obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich (22 224 m) od linii podstawowej tego morza, z tym że linię podstawową morza terytorialnego stanowi linia najniższego stanu wody wzdłuż wybrzeża lub zewnętrzna granica morskich wód wewnętrznych wybrzeża lub granicy wód wewnętrznych oraz redy.

Zachowanie przestępne polega na przejściu kontroli nad statkiem wodnym lub powietrznym, a sposobem przejścia jest podstęp, gwałt na osobie lub groźba bezpośredniego użycia takiego gwałtu.

Przejęcie kontroli nad statkiem przez piratów morskich polega na odebraniu jej osobom uprawnionym do jego kierowania. Z reguły osoby te nadal uczestniczą w sposobie wykorzystania statku, zwłaszcza w określaniu trasy rejsu, stosowaniu zasad bezpieczeństwa, wyznaczaniu prędkości poruszania, zachowaniu technicznych aspektów funkcjonowania pojazdu itp.<sup>56</sup>

W doktrynie rozumie się podstęp zarówno jako wprowadzenie w błąd lub wyzyskanie błędu w sferze przesłanek motywacyjnych ofiary, jak również jako zachowanie sprawcy, który wyzyskując lub powodując błąd ofiary, doprowadził ją przez to do takiego stanu, w którym nie mogła podjąć lub zrealizować decyzji woli ze względu na wyłączenie aparatu decyzyjnego lub ruchowego<sup>57</sup>.

Sąd Najwyższy słusznie więc przyjął, że podstęp polega na podjęciu oszukańczych zabiegów, zdolnych doprowadzić do wyrażenia zgody na zaproponowane postępowanie, która nie miałaby miejsca, gdyby pokrzywdzony nie był wprowadzony w błąd, a także na takich zabiegach doprowadzających osobę pokrzywdzoną do stanu, w którym nie ma pełnego rozeznania tego, co czyni, albo nie może stawiać oporu<sup>58</sup>. Zgodnie z powyższym ustaleniem przykładem stosowania przez piratów podstępu może być: (a) wzywanie pomocy przez sprawców w celu zwabienia potencjalnych ofiar i podpłynięcie statkiem przez przyszłych pokrzywdzonych, (b) spowodowanie pozornego pożaru na własnej jednostce w celu wywołania akcji ratunkowej przez przyszłych pokrzywdzonych, a nawet (c) zatopienie własnej jednostki i przeniesienie się na tratwę ra-

---

<sup>56</sup> Tamże.

<sup>57</sup> K. Daszkiewicz-Paluszyńska, *Groźba w polskim prawie karnym*, Warszawa-Toruń 2002, s. 130.

<sup>58</sup> Wyr. SN z 26.9.1974 r., III KR 105/74, OSNKW 1974, Nr 12, poz. 229; wyr. SN z 27.5.1985 r., II KR 86/85, OSNPG 1985, Nr 12, poz. 152.

tunkową w celu uwiarygodnienia wypadku i spowodowania akcji ratunkowej przez przyszłych pokrzywdzonych.

Powyższe przykłady pochodzą ze współczesnej praktyki działania piratów w rejonie wybrzeży i wód Zatoki Meksykańskiej oraz Morza Karaibskiego<sup>59</sup>. *Modus operandi* piratów somalijskich cechuje ponadto stosowanie gwałtu.

Gwałt jest zachowaniem bezpośrednio godzącym w nietykalność człowieka we wszystkich formach, począwszy od jej naruszenia do zamachu na ludzkie życie. W orzecznictwie słusznie wskazywano, że gwałt jest szczególnie formą przemocy, przy czym niektóre przypadki przemocy mogą polegać na użyciu gwałtu na osobie<sup>60</sup>.

Stosowanie gwałtu polega na takim oddziaływaniu sprawcy siłą fizyczną bezpośrednio na osobę, które – stwarzając niebezpieczeństwo dla zdrowia lub życia – obezwładnia ją w takim stopniu, że pozbawia ją możliwości lub woli obrony statku. Chodzi o takie formy przemocy, które polegają na zadaniu fizycznej dolegliwości osobie pokrzywdzonej, np. uderzenie, zranienie, postrzelenie. Ograniczenie znaczenia tego pojęcia tylko do oddziaływania na człowieka uzasadnione jest tym, że jeżeli ustawa obejmuje także gwałt na mieniu, wyraźnie podkreśla, że chodzi o tego rodzaju zamach, np. w art. 282 kk mowa jest o „gwałtownym zamachu na mienie”. Przykładem stosowania gwałtu przez piratów w omawianym kontekście jest częste użycie przez nich siły fizycznej, noży, palek, pistoletów, broni automatycznej (względem załogi i pasażerów statku), a nawet granatników (w celu spowolnienia lub unieruchomienia jednostki pływającej) podczas prób zawładnięcia statkiem. Wskazane praktyki mają współcześnie miejsce nie tylko u wybrzeży Somalii, lecz również w cieśninach Azji Południowo-Wschodniej oraz u wybrzeży Północnego Oceanu Indyjskiego<sup>61</sup>.

Groźba bezpośredniego użycia gwałtu na osobie oznacza zapowiedź natchmiastowego zastosowania gwałtu. Może być wyrażona słownie lub w jakikolwiek inny sposób, np. za pomocą znaków lub określonego zachowania<sup>62</sup>. Sąd

---

<sup>59</sup> J. Porada, *Współczesne piractwo morskie. Środki obrony biernej i czynnej statków*, s. 3 ([http://blog.gregoriann.eu/pliki/morskie/J.Porada\\_WSP%D3%A3CZESNE%20PIRACTWO%20MORSKIE.pdf](http://blog.gregoriann.eu/pliki/morskie/J.Porada_WSP%D3%A3CZESNE%20PIRACTWO%20MORSKIE.pdf)).

<sup>60</sup> Uchwała SN (7) z 17.12.2008 r., I KZP 27/08, OSNKW 2009, Nr 1, poz. 1 z glosą krytyczną K. Grzegorzycy, WPP 2009, Nr 1, s. 132-136 i takimi uwagami R. A. Stefańskiego, *Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego i prawa wykroczeń za 2008 r.*, WPP 2009, Nr 1, s. 114-127; wyr. SN z 17.9.2008 r., II KK 350/07, Biul. PK 2008, Nr 11, poz. 20; wyr. SN z 30.6.2004 r., II KK 354/04, KZS 2005, Nr 7-8, poz. 33; post. SN z 24.9.2008 r., III KK 401/07, Biul. PK 2008, Nr 12, poz. 12; wyr. SN z 30.6.2004 r., II KK 354/04, KZS 2005, Nr 7-8, poz. 33.

<sup>61</sup> J. Porada, s. 3.

<sup>62</sup> Wyr. SN z 13.1.1986 r., I KR 422/85 z glosą J. Waszczyńskiego, B. Hołysta, OSPiKA 1987, Nr 9, poz. 175.



Najwyższy zasadnie przyjął, że jeżeli określony czyn powoduje z reguły uszkodzenie ciała u pokrzywdzonego, to groźba bezzwłocznego dokonania takiego czynu stanowi groźbę natychmiastowego użycia gwałtu na osobie pokrzywdzonego, przy czym bez znaczenia jest okoliczność, że pokrzywdzony nie przeciwstawia się działaniu sprawcy<sup>63</sup>.

Przestępstwo to jest przestępstwem materialnym; do jego dokonania konieczny jest skutek w postaci przejęcia kontroli nad statkiem. Dla bytu tego przestępstwa nie jest konieczne wywołanie zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu wodnego lub powietrznego.

Dalsze skutki wywołane zachowaniem przestępnym w postaci bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia wielu osób (§ 2) albo śmierci człowieka lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu wielu osób (§ 3) decydują o surowszej odpowiedzialności sprawcy.

Podmiotem tego przestępstwa może być każdy. Sprawca przestępstwa nie musi charakteryzować się dodatkowymi właściwościami ani posiadać żadnych cech szczególnych.

Przestępstwo to jest przestępstwem umyślnym. Może być popełnione tylko z zamiarem bezpośrednim, zastosowanie bowiem podstępny, gwałtu na osobie lub groźby jego bezpośredniego użycia ma na celu przejęcie kontroli nad statkiem. Następstwa czynu określone w § 2 i 3 mogą być objęte – zgodnie z art. 9 § 3 kk – wyłącznie nieumyślnością. W myśl tego przepisu strona podmiotowa przestępstw kwalifikowanych przez następstwa czynu może polegać na umyślności-nieumyślności albo nieumyślności-nieumyślności, nigdy zaś na umyślności-umyślności.

Przestępstwo to występuje w typie podstawowym (§ 1) i dwóch typach kwalifikowanych. Skutkiem pierwszego jest bezpośrednio niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób (§ 2), drugiego zaś – śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób (§ 3). Elementem kwalifikującym są następstwa czynu opisane w § 1 lub 2. Jeżeli chodzi o bezpośrednio niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, to trzeba przyjąć, że takie niebezpieczeństwo istnieje dla wielu osób, tylko dla życia albo tylko dla zdrowia, bądź dla życia i zdrowia; konieczne jest, by niebezpieczeństwo to istniało dla wielu osób.

Przestępstwo określone w § 3 jest przestępstwem kwalifikowanym w stosunku do typu kwalifikowanego określonego § 2. Dla przyjęcia, że chodzi o ten typ, konieczne jest stwierdzenie, że przejęcie kontroli nad statkiem spowodowało bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, z którego to czynu wynikła następnie śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób.

---

<sup>63</sup> Wyr. SN z 16.8.1976 r., Rw 269/76, OSNKW 1976, Nr 10-11, poz. 135.

Jeżeli w następstwie czynu określonego w § 1 poniósł śmierć człowiek lub doznało uszczerbku na zdrowiu wiele osób, nie może być mowy o zakwalifikowaniu tego czynu z art. 166 § 3. W § 3 wyraźnie jest bowiem mowa o następstwach czynu określonego w § 2.

W razie przejście kontroli nad statkiem wodnym lub powietrznym 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.

W grę może też wchodzić rzeczywisty zbieg przepisów art. 166 i art. 252 kk, jeżeli przejście kontroli nad statkiem było połączone z wzięciem lub przetrzymywaniem zakładnika w celu określonym w tym ostatnim przepisie. Wskazana kwalifikacja prawna miałaby zastosowanie w przypadku uprowadzenia przez somalijskich piratów w 2008 roku tankowca *Sirius Star*.

Przestępstwo w typie podstawowym zagrożone jest karą pozbawienia wolności od 2 do 12 lat (§ 1). W pierwszym typie kwalifikowanym (§ 2) przewidziana jest w sankcji kara pozbawienia wolności na czas nie krótszy od 3 lat, a w drugim (§ 3) – kara pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5 albo kara 25 lat pozbawienia wolności.

Jeżeli zawładnięcie statku morskiego nastąpiło z motywacji zasługującej na szczególne potępienie, np. w wyniku zamachu terrorystycznego, to możliwe jest orzeczenie za czyn opisany w § 2 lub 3 i pozbawienie praw publicznych na podstawie art. 40 § 2 kk.

### Wnioski

Reasumując, należy podkreślić, że przestępstwo przejścia kontroli nad statkiem wodnym unormowane w art. 166 Kodeksu karnego wpisuje się w ramy standardu międzynarodowego w zakresie definicji przestępstwa piractwa.

Koniecznym jest także podkreślić, że zjawisko piractwa morskiego jest pojęciem stosunkowo szerokim, toteż polskie ustawodawstwo penalizuje przestępstwo przejścia kontroli nad statkiem wodnym i powietrznym jedynie w zakresie wybranych przez ustawodawcę zachowań przestępnych sprawców. Nie oznacza to bynajmniej, że pozostałe czyny zabronione wpisujące się w zjawisko piractwa morskiego są przez polski kodeks karny pomijane. Znajdują one swoje odzwierciedlenie w innych przepisach karnych. Niemniej jednak już samo analizowanie przez autorów przestępstwo na gruncie polskiego kodeksu karnego pozwala na pociągnięcie do odpowiedzialności sprawców, tzw. *piratów somalijskich*, którzy przejawiają różnorodne formy działania.

Istotny jest również fakt, iż Polska będąc członkiem Unii Europejskiej może rozciągnąć swoją jurysdykcję karną na „piratów” zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 2 Wspólnego Działania Rady 2008/851/WPZiB z 10 listopada 2008 roku w sprawie operacji wojskowej Unii Europejskiej, mającej na celu udział w po-

wstrzymywaniu, zapobieganiu i zwalczaniu aktów piractwa i rozboju u wybrzeży Somalii. Stąd też niewykluczone jest to, że w przyszłości może pojawić się konieczność sądenia mieszkańców Somalii, którzy przejmując kontrolę nad statkiem z polskimi obywatelami zostali przechwyceni przez siły operacji woj-skowej „Atalanta”.

\*\*\*

SOMALI PIRACY AND THE POLISH CRIMINAL LAW  
BY THE EXAMPLE OF TAKING CONTROL OVER A SEA VESSEL

SUMMARY

The authors start with describing the phenomenon of sea piracy, which has historically been present since the beginning of shipping. They also try to distinguish it from the phenomenon of terrorism and the armed seizure of ship, and analyse the Somali piracy by defining its character and presenting its repercussions in international scene. Subsequently, the authors locate the phenomenon of piracy in the Polish law context, and deliver their interpretation of the crime of taking control over the sea vessel in the light of the art. 166 of the Polish Penal Code.

KEYWORDS: sea piracy, maritime terrorism, crime of taking control over a sea vessel.