

# Jacek Trawczyński

---

## Wybrane problemy bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi w Polsce

---

Palestra 27/10(310), 71-75

---

1983

Artykuł został zdigitalizowany i 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.

karnej (a nie do lekarza) powinna należeć sprawa wyłączenia lub dopuszczenia eksperymentu lekarskiego i naukowego. W tym ostatnim wypadku ustawa powinna określić znamiona eksperymentu uchylającego karalność zachowania lekarza, który przeprowadza eksperyment, tak jak ma to miejsce w wypadku stanu wyższej konieczności czy obrony koniecznej. Tak zakreślona kryminalna bezprawność czynu zezwala na wyraźniejsze zarysowanie funkcji wina, której treść polega na tym, że sprawca chciał (*dolus directus*) lub godził się (*dolus eventualis*) bądź bezpodstawnie przypuszczał, że skutku uniknie (*luxuria*), albo też nie przewidywał, choć powinien był przewidzieć i miał taką możliwość, że wykonując określoną czynność sprowadzi negatywny skutek (*negligentia*). W tym rozumieniu wina zawsze ogranicza szeroki zakres bezprawności kryminalnej lub następstw wynikających z czynu zakazanego przez ustawę karną. Wina w rozumieniu teorii normatywnej, odbarwiona od czynników psychologicznych, a sprowadzająca się do zarzutu z powodu sprzeniewierzenia się pewnej powinności, jest czynnikiem modelującym oskarżenie i nie spełnia funkcji zacieśniającej zakres strony przedmiotowej, a zwłaszcza strony przedmiotowej przestępstwa nieumyślnego. Wina w ujęciu normatywnym konstituuje — odpowiednio do treści zarzutu — odpowiedzialność i jest w tym układzie bardziej wyznacznikiem bezprawności sformułowanej każdorazowo z punktu widzenia zasad polityki społecznej, medycznej, aniżeli wyznacznikiem stosunku człowieka do czynu zakazanego przez ustawę karną. Przeciwnie, stosunek ten bez korektury jego treści z punktu widzenia zarzutu już nie interesuje prawa karnego.

Dlatego też opowiadam się za klasycznym, tradycyjnym interpretowaniem ustawowych zakazów lub nakazów do działania z wyraźnym określeniem okoliczności wyłączających kryminalną bezprawność, i dopiero w tych ramach rozpatrywać winę w jej psychologicznym wymiarze.

JACEK TRAWCZYŃSKI

## WYBRANE PROBLEMY BEZPRAWNEGO ZAWŁADNIĘCIA CYWILNYMI STATKAMI POWIETRZNYMI W POLSCE

*Po omówieniu etapów terroryzmu powietrznego (hijackingu) w Polsce autor omawia obecny stan regulacji prawnowewnętrznej i prawnomiędzynarodowej tego zjawiska. Zdaniem jego zjawisko to powinno inspirować systematyczne i wszechstronne opracowania, których rezultatem będzie doprowadzenie do efektywnych rozwiązań prawnych i organizacyjnych porywania samolotów. Najbliższa przyszłość nie przyniesie jednak takich rozwiązań w skali międzynarodowej, dlatego też należy dążyć do ich uzyskania w sferze naszych terytorialnych możliwości.*

Historia czynów bezprawnych skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego liczy przeszło pół wieku i korzeniami swymi sięga nieomal zarania regularnej cywilnej komunikacji lotniczej. Pierwszy wypadek uprowadzenia cywilnego statku powietrznego odnotowano w 1930 roku. Wtedy to właśnie grupa rewolucjonistów peruwiańskich opanowała statek powietrzny i nielegalnie opuściła

terytorium Peru.<sup>1</sup> Czyn ten nie zwrócił uwagi opinii publicznej na problem, który z tak wielką siłą miał zaabsorbować społeczność międzynarodową w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych.

W Polsce w większości opracowań profesjonalnych wymienia się rok 1969 jako ten, który dał początek rodzimemu terroryzmowi powietrznemu. Istotnie, w roku tym zdarzyło się kilka uprowadzeń i prób uprowadzenia samolotów. Pierwsze uprowadzenie miało miejsce 19 października, kiedy to dwaj obywatele NRD, przy użyciu broni palnej, zmusili załogę samolotu PLL „Lot”, lecącego na trasie Warszawa—Berlin, do lądowania na lotnisku Tegel, położonym we francuskiej strefie okupacyjnej Berlina Zachodniego.<sup>2</sup> Znacznie bogatszy w podobne opisy, różniące się tylko szczegółami, był serwis agencji prasowych w 1970 roku.

Następne lata miały być okresem, w którym wypadki uprowadzenia samolotów polskich były rzadkie. Między innymi na stan taki wpłynęło podjęcie szeregu środków ostrożności,<sup>3</sup> ale mimo ich zastosowania ponownie — choć bardzo sporadycznie — zaczęto odnotowywać uprowadzenia w latach 1976—1980.

Kulminacyjnym punktem uprowadzeń cywilnych statków powietrznych w Polsce był rok 1981. Następny rok, charakteryzujący się wprowadzeniem znanych rygorów, nie zlikwidował tej przestępczości, choć znacznie zmniejszył jej rozmiary. Niemniej należy dodać, że wpisał się on w historię hijackingu nowymi akcentami, które sprowadziły się do kilku wypadków uprowadzenia niekomunikacyjnych statków powietrznych, uprowadzenia statku powietrznego przez personel latający, a nawet przez strażnika specjalnej jednostki bezpieczeństwa, mającego ochraniać pasażerów.

Piszący nie zdecydował się na podanie danych statystycznych obrazujących skalę problemu. Wszelkie bowiem dane istniejące na ten temat cechują się rozbieżnością co do liczby samolotów uprowadzonych w poszczególnych latach i muszą być fragmentaryczne. Ciągłe pojawiają się nowe fakty. Nie tak dawno podano publicznie, że nie rok 1969, ale rok 1949 zapoczątkował akty piractwa powietrznego w Polsce. Okazuje się, że już 16 września 1949 roku pięciu obywateli polskich uprowadziło polski samolot powietrzny, który wylądował na lotnisku wojskowym koło miasteczka szwedzkiego Nyköping.<sup>4</sup> W dodatku obraz liczbowy zjawiska jest podzielony, bo obok samolotów pasażerskich przedmiotem zamachu były niekomunikacyjne statki powietrzne (rolnicze, sanitarne i sportowe). Wreszcie, ustalenie dokładnych danych nie jest możliwe ze względu na zrozumiąłą reglamentację wiadomości dotyczących tej przestępczości. Wszak odpowiednie operowanie takimi informacjami zostało uznane za jedną z wielu form jej zapobiegania.

Kierując się powyższymi przesłankami, które usprawiedliwiają brak posłużenia się w opracowaniu danymi liczbowymi, można jednak z pewnością powiedzieć, że terroryzm powietrzny w Polsce niepomierne wzrósł w latach 1969—70 i 1981—82 i że ma to bezpośredni związek z brakiem stabilizacji polityczno-społeczno-gospodarczej w tych okresach. Fakt, że częstotliwość występowania tego przestępstwa zdeterminowana jest sprzecznościami politycznymi i społecznymi wewnątrz państw

1 I. Łukasik: Prawnomiędzynarodowe środki zwalczania terroryzmu międzynarodowego, „Sprawy Międzynarodowe” nr 7—8 z 1973 r., s. 126.

2 Z. Szymańczyk: Problem odpowiedzialności karnej sprawców uprowadzenia cywilnych statków powietrznych, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” nr 3 z 1972 r., s. 346.

3 Z. Szymańczyk: Hijacking — techniczne i prawne możliwości jego zapobiegania, „Przegląd Stosunków Międzynarodowych” nr 6 z 1976 r., s. 108—109.

4 List T. Zdźmienickiego, „Polityka” z 31 października 1981 r., s. 3.

i między państwami<sup>5</sup> oraz nasyceniem danego terytorium samolotami i liniami lotniczymi,<sup>6</sup> znany jest literaturze przedmiotu.

Nie demonizując procesu uprowadzania cywilnych statków powietrznych w Polsce i nie kreśląc jego katastroficznej wizji, trzeba mimo to — uwzględniając obecne warunki społeczne i sytuację gospodarczą jako czynnik sprzyjający powstawaniu tej przestępczości — pilnie zmierzać do stworzenia barier przeciwdziałających jej rozwojowi.

Do niedawna panował pogląd, że polskie ustawodawstwo karne jest dostatecznie dostosowane do potrzeb skutecznego zwalczania objawów terroryzmu powietrznego ze względu na okres obowiązywania nowego kodeksu karnego i pewne okoliczności historyczne.<sup>7</sup> W kodeksie karnym z 1969 roku<sup>8</sup> zawładnięcie statkiem powietrznym nie stanowi samoistnego przestępstwa, a tego rodzaju zachowanie się nosi znamiona całego szeregu czynów przestępczych. Najczęściej stosuje się kwalifikację z art. 137 (sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy), art. 165 (bezprawne pozbawienie wolności), art. 166 (groźba karalna), art. 167 (zmuśnianie), art. 212 (zniszczenie mienia), art. 286 (bezprawne posiadanie broni palnej), art. 288 (nielegalne przekroczenie granicy państwowej) i z rozdziału XXI (Przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu).<sup>9</sup>

Ostatnie prace nad nowelizacją prawa karnego zdają się zapowiadać wejście z tą kwestią na wyższy etap techniki legislacyjnej i doskonalenie ustawodawstwa karnego. Komisja do opracowania propozycji zmian prawa karnego, powołana zarządzeniem nr 33/80/P Ministra Sprawiedliwości z dnia 14 listopada 1980 roku prowizorycznie formuluje art. 137a k.k. o następującej treści: „Kto stosując przemoc lub groźbę bezprawną zmierza do opanowania statku powietrznego, podlega karze pozbawienia wolności od 3 lat.” Komisja podaje przy tym, że ostateczny tekst artykułu zostanie przyjęty po uzgodnieniu z władzami lotnictwa cywilnego.<sup>10</sup>

Zapowiedziane zmiany należy poprzeć. Przepis ten jest potrzebny ustawodawstwu karnemu m.in. ze względu na jednoznacznie brzmiącą treść statuującą samodzielne przestępstwo oraz dlatego że powinien on spełniać pewną rolę w ramach prewencji generalnej. Poza tym należy tu podkreślić potrzebę uchwalenia ustawy o lotnictwie cywilnym z wyodrębnieniem działu poświęconego sprawom bezpieczeństwa na lotniskach i w samolotach. Najwyższy też czas, aby podjąć badania nad źródłami i przyczynami terroryzmu powietrznego. Dokładne ich zbadanie stanowi niezbędny i istotny etap wysiłków dążących do efektywnego rozwiązania tego złożonego problemu. Źródła i przyczyny zjawiska mają uwarunkowania ogólne, społeczne, ale z pewnością również tkwią w indywidualnych właściwościach podmiotów popełniających to przestępstwo, w ich psychice. Oczywiście, nie jest i nie może to być źródło główne i zasadnicze. Zasadnicze źródła,

<sup>5</sup> E. Kossoy: *Living with guerrilla — Guerrilla as a legal problem and a political fact*, Geneva 1976, s. 342—343; B. Kwiatkowska-Czechowska: *Zagadnienie terroryzmu w świetle prawa międzynarodowego*, „Sprawy Międzynarodowe” nr 14 z 1976 r., s. 84.

<sup>6</sup> S. M. Finger: *International terrorism and the United Nations (w:) International terrorism — National, Regional, and global perspectives*, New York 1976, s. 332.

<sup>7</sup> J. Śliwowski: *Odpowiedzialność karna za akty terroryzmu z uwzględnieniem norm polskiego prawa karnego*, „Problemy Praworządności” nr 2 z 1975 r., s. 22.

<sup>8</sup> Dz. U. z 1969 r. Nr 13, poz. 69.

<sup>9</sup> M. Grzegorzcyk: *Uprowadzenie statku powietrznego*, „Nowe Prawo” nr 7—8 z 1967 r., s. 961—962; Z. Galicki: *Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, „Sprawy Międzynarodowe” nr 2 z 1971 r., s. 116; Z. Szymańczak: *Problem odpowiedzialności karnej (...)*, op. cit., s. 345.

<sup>10</sup> Projekt zmian przepisów kodeksu karnego, Warszawa 1981, s. XV i 16.

jak podano wyżej, pozostają w ścisłym związku z trwającymi w danym okresie konfliktami społecznymi zarówno wewnątrz państw jak i na forum międzynarodowym. Biorąc to pod uwagę, należy rozważyć możliwość powołania zespołu prawników, politologów, socjologów, psychologów, historyków, filozofów i przedstawicieli innych dyscyplin naukowych, którzy, wyposażeni w odpowiednie środki, pracowaliby w ramach określonych systemów badawczych. Nie należy także zaniedbywać ciągłego opracowywania nowych środków technicznych i organizacyjnych niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Najbardziej skutecznym środkiem walki z terroryzmem powietrznym jest bez wątpienia ekstradycja.<sup>11</sup> Czy można jednak liczyć na to, aby ta instytucja międzynarodowej pomocy w sprawach karnych odegrała pozytywną rolę w zapobieganiu przestępczości, o której mowa w Polsce?

Instytucja ta nie została dotychczas uregulowana w powszechnym prawie międzynarodowym. Reguluje się ją tylko na zasadzie dwustronnych i wielostronnych porozumień między państwami. Oczywiście występuje też ona w istniejących konwencjach traktujących o ochronie lotnictwa cywilnego. Jest ich trzy, a powstały one z inspiracji i pod egidą Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w 1963, 1970 i 1971 roku.<sup>12</sup>

Konwencja tokijska z 1963 roku, dotycząca przestępstw popełnionych na pokładzie statku powietrznego, stanowi, że przestępca może być zatrzymany przez jakiekolwiek umawiające się państwo w celu podjęcia przeciwko niemu postępowania karnego lub ekstradycji. Żadna z tych czynności nie jest obligatoryjna, bo państwo zatrzymujące przestępcę ma możliwość wyboru środków, jakie chce zastosować wobec niego. Konwencja nie zawiera kategorycznego obowiązku ekstradycji osób, które popełniają przestępstwo o nazwie wymienionej w jej tytule.

Drugim dokumentem prawa międzynarodowego regulującym problem ekstradycji jest konwencja haska z 1970 roku o zwalczaniu bezprawnego zawiadnięcia statkami powietrznymi. Konwencja może stanowić podstawę do wydania sprawcy państwu zgłaszającemu wniosek. Do żądania ekstradycji uprawnione są na mocy tej konwencji cztery państwa, ale żadne z nich nie ma priorytetu w tym względzie, a państwo najbardziej zainteresowane ukaraniem sprawcy — państwo rejestracji statku powietrznego jest tylko jednym z państw, które mają uprawnienie do domagania się ekstradycji przestępcy.

Zwołana w 1971 roku do Montrealu konferencja ICAO przyjęła konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów przeciw bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Uzupełnia ona konwencję haską, ale powtarza kompromisowe rozwiązania swojej poprzedniczki w sprawie ścigania i ekstradycji przestępców i uzależnia to od umów dwustronnych zawartych między państwami.<sup>13</sup>

Z fragmentarycznej analizy tych konwencji wynika, że mogą one być pomocne w zapobieganiu powstawaniu terroryzmu powietrznego w Polsce. Ta pozytywna prognoza nie oznacza, że spełniają one to zadanie, albowiem przedstawiciele dok-

<sup>11</sup> Z. Knypl: Ekstradycja jako instytucja prawa międzynarodowego i wewnętrznego, Warszawa 1975, s. 22—26.

<sup>12</sup> Dz. U. z 1970 r. Nr 15, poz. 147, załącznik; Dz. U. z 1972 r. Nr 25, poz. 161, załącznik; Dz. U. z 1976 r. Nr 8, poz. 37, załącznik.

<sup>13</sup> L. Łukasik: op. cit., s. 130—132; Z. Domańska: Problem ekstradycji sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, „Zeszyty Naukowe UJ” nr 70 z 1976 r., s. 180—184; J. Rajski: Konwencja haska o zwalczaniu bezprawnego zawiadnięcia statkami powietrznymi, „Państwo i Prawo” nr 5 z 1971 r., s. 709 i nast.; J. Machowski: Przestępstwo uprowadzenia cywilnego statku powietrznego w świetle międzynarodowego prawa publicznego, „Państwo i Prawo” nr 11 z 1970 r., s. 694 i nast.

tryny prawa międzynarodowego na Zachodzie podkreślają odrębny i szczególny charakter uprowadzeń samolotów, mających miejsce w krajach socjalistycznych i wyróżniają wręcz odrębny typ hijackingu: hijacking będący „ucieczką polityczną” (tzw. *political escape hijacking*).<sup>14</sup> Taką kwalifikację otrzymują nawet akty terroru o zdecydowanie pospolitym motywie działania oraz sprawcy o bogatej nieraz przeszłości kryminalnej.<sup>15</sup> Tym też stanowiskiem państw zachodnich należy tłumaczyć fakt, że żaden z wniosków o ekstradycję wystosowany przez Prokuratora Generalnego PRL nie został uwzględniony.

Nie mając w najbliższej przyszłości możliwości wpłynięcia na globalną zmianę stanowiska państw zachodnich w tej sprawie, trzeba podjąć w trybie pilnym wysiłki nad znegocjowaniem dwustronnych umów międzynarodowych o ekstradycji z tymi państwami, które wyrażają troskę o bezpieczeństwo światowego lotnictwa cywilnego, i podjąć niezbędne kroki doskonalące ustawodawstwo wewnętrzne.

<sup>14</sup> Z. Domańska: op. cit., s. 780; E. Mc Whinney: *The illegal diversion of aircraft and international law*, Leyden 1975, s. 8—9.

<sup>15</sup> I. P. Błiszczenko: *Precedenty w międzynarodowym prawie*, Moskwa 1977, s. 126—131; W. M. Chomicz: *Ugołownaja otwietstwiennost' za ugon wozdusznego sudna (w:) Problemy ugołownogo prawa pod red. I. C. Tyszkiewicza, Mińsk 1976, s. 87, 93.*

## **NOTATKI**

**KAROL PĘDOWSKI**

### **WSPOMNIENIA ADW. ADAMA BIENIA**

Tygodnik „Polityka” odznaczył nagrodą książkę Adama Bienia pt. „Bóg wysoko, dom daleko”.

Adam Bień jest adwokatem, chłopem, człowiekiem wszechstronnie wykształconym, człowiekiem, który odegrał znaczącą rolę w polskiej polityce, w szczególności w polskiej konspiracji okresu okupacji, pełniąc wtedy odpowiedzialną rolę pierwszego zastępcy Delegata Rządu na Kraj.

Książka Adama Bienia jest książką wyjątkową. Jest opowiadaniem o losie chłopca wiejskiego, który wytrwale dążył po drodze zdobywanego z trudem wykształcenia ku ideałom sprawiedliwości społecznej, ku rozumieniu i pokochaniu własnej ojczyzny i twardej służby dla niej. Książkę tę uważam za wyjątkową dlatego, że jest pełna zamyślenia nad losem człowieka w jego krótkotrwałej wędrówce, zamyślenia umysłu dojrzałego i pełnego refleksji.

Syn niepiśmiennego chłopca patrzy na własne swoje dzieje przez pryzmat otrzymanego wykształcenia, ogromnego odczytania, znajomości literatury pięknej, literatury społecznej, literatury filozoficznej. Spojrzenie mądrego i wykształconego człowieka na środowisko, w którym się wychował, na jego wierzenia i postawy ludzkie jest bystre i pełne oryginalności. Ci ludzie, którzy już odeszli, są w tej książce żywi, żywi nie tylko jako chłopcy zdobywający podstawy swego bytu, ale także jako ludzie pełni rozterek, wątpliwości, pełni ludzkiej niedoskonałości i ludzkich wzniosłości.