

# Kamil Frąckowiak

---

## O zasadności istnienia przestępstwa rozboju morskiego w polskim kodeksie karnym - przyczynek do dyskusji o granicach kryminalizacji

---

Studia Prawnoustrojowe nr 23, 49-61

---

2014

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.

**Kamil Frąckowiak**

Katedra Prawa Karnego Materialnego

Wydział Prawa i Administracji UWM

## **O zasadności istnienia przestępstwa rozboju morskiego w polskim kodeksie karnym – przyczynek do dyskusji o granicach kryminalizacji**

### **1. Uwagi wstępne**

W okresie 15 lat obowiązywania kodeksu karnego z 1997 r. był on nowelizowany przeszło 60 ustawami, które dokonały ponad 500 jednostkowych zmian przepisów.

Jak trafnie stwierdza Robert Zawłocki, obowiązujący polski kodeks karny jest niestabilny, niespójny i coraz mniej racjonalny. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest niski poziom wprowadzanych zmian. Należy wskazać, iż prawnokarną jakość tychże nowelizacji winno się weryfikować na co najmniej trzy sposoby. Pierwszy polega na zbadaniu teoretycznych przesłanek ich wprowadzenia, co związane jest m.in. z karnoprawną analizą uzasadnień projektów ustaw zmieniających kodeks karny. Drugi sposób sprowadza się do analizy dogmatycznej treści wprowadzonych przepisów karnych, obejmującej ocenę realizacji zasad prawidłowej techniki legislacyjnej w zakresie tychże zmian oraz spójność przepisów z przepisami dotychczas obowiązującymi. Trzecia metoda to praktyczna ocena funkcjonujących już nowych przepisów kodeksowych, która musi opierać się na analizie materiału badawczego w przedmiotowym zakresie wprowadzanych zmian<sup>1</sup>.

Jednym z przykładów przepisów określonych w kodeksie karnym, które należy poddać wskazanej prawnokarnej ocenie, jest czyn zabroniony z art. 170 k.k. Przedmiotowy przepis penalizuje przestępstwo niezbyt trafnie określone w literaturze jako rozbójnictwo morskie, gdyż *de facto* przestępstwo to

---

<sup>1</sup> R. Zawłocki, *Kodeks karny „śmietnikowy”*, [w:] S. Pikulski (red.), M. Romańczuk-Gračka, B. Orłowska-Zielińska, *Tożsamość polskiego prawa karnego*, Olsztyn 2011, s. 76.

nie polega na popełnieniu rozboju, a jedynie na jego przygotowaniu. Wobec powyższego trafniejsze byłoby nazywanie omawianego zachowania przestępnego „czynnościami przygotowawczymi do rozbójnictwa morskiego”. Wydaje się, iż w przypadku przywołanego przepisu mamy do czynienia właśnie z nieracjonalnymi powodami jego funkcjonowania w ramach polskiego kodeksu karnego z uwagi na zbliżony – jeśli nie identyczny – zakres kryminalizacji poprzez karalność przygotowania do przestępstwa zawładnięcia statkiem wodnym z art. 166 k.k.

Celem poniższych rozważań będzie wykazanie prawdziwości postawionej wyżej tezy. Należy w tym miejscu wyraźnie zaznaczyć, iż krytyczna analiza ustawowego wymiaru kary grożącego za wskazane przestępstwa stanie się przedmiotem odrębnego opracowania autora.

Próba oceny jakości istniejącego stanu rzeczy poprzez karnoprawną analizę uzasadnienia projektu ustawy wprowadzającej kodeks karny wydaje się być utrudniona z uwagi na użycie przez legislatora w przypadku czynów z art. 166 k.k. i art. 170 k.k. ogólnikowego sformułowania, iż są to przestępstwa konwencyjne<sup>2</sup>.

Metoda polegająca na praktycznej ocenie funkcjonujących przepisów kodeksowych nie wydaje się satysfakcjonująca z uwagi na niereprezentatywny materiał badawczy. Polskie dane statystyczne z ostatniego pięciolecia (tab.), zamieszczone na stronie Komendy Głównej Policji, wskazują, iż nie odnotowano w ogóle popełnienia przestępstwa z art. 170 k.k.

Tabela

Statystyka przestępstw z art. 166 i 170 k.k.

Rok	Art. 166 § 1–3	Art. 170
2011	0	0
2010	1	0
2009	1	0
2008	0	0
2007	0	0

Jako metoda badawcza pozostaje w chwili obecnej jedynie analiza dogmatyczna treści przepisów karnych.

## 2. Współczesne rozbójnictwo morskie

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 etnicz-

<sup>2</sup> Uzasadnienie do Projektu kodeksu karnego z 1997 r., s. 74, 76.

nymi lub religijnymi, w efekcie niepotrafiących sprawować skutecznej kontroli nad podległym sobie terytorium.

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

- 1) piractwo karaibskie powiązane 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 (najczęściej do zbrojnych napaści dochodzi w portach brazylijskich);
- 4) piractwo adriatyckie, czyli napaści na jachty i mniejsze jednostki w związku z wojnami bałkańskimi oraz przemytem (głównie papierosów) z obszaru bałkańskiego na rynek włoski;
- 5) piractwo łódzowe w Zatoce Gwinejskiej;
- 6) piractwo somalijskie;
- 7) piractwo u wybrzeży Indii i Bangladeszu;
- 8) piractwo w cieśninie Malakka, na wodach indonezyjskich i Morzu Południowochińskim<sup>3</sup>.

Mimo znacznej odległości regionów narażonych na tego typu akty przemocy od terytorium państwa polskiego, również akwen Morza Bałtyckiego może potencjalnie stać się teatrem działań pirackich. Porwanie fińskiego statku „Arctic Sea” w lipcu 2009 r. dowodzi, że akty piractwa są możliwe również na morzu zamkniętym. Tym samym okazuje się, że nie zapobiega temu znaczny ruch statków na Morzu Bałtyckim, dobrze działające służby ratownicze i służby kontroli ruchu statków, nowoczesne okręty marynarek wojennych oraz straży granicznych państw leżących nad tym morzem. Nie istnieje zatem skuteczne narzędzie obrony – system, który w pełni przeciwdziałałby zagrożeniom ze strony rozbójników morskich<sup>4</sup>.

Każde zachowanie ze strony sprawców skierowane przeciwko bezpieczeństwu żeglugi winno być surowo penalizowane przez prawo jako przejaw karnoprawnej reakcji państwa. Dlatego też istotne 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 z praktyki, najczęstszym rodzajem ataku pirackiego jest próba wejścia na statek lub udane wejście na statek<sup>5</sup>. Po dostaniu się na pokład sprawcy usiłują okraść statek z rzeczy stanowiących jakkolwiek

<sup>3</sup> Cyt. za: K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [w:] *Wybrane problemy bezpieczeństwa międzynarodowego*, Wrocław 2006, s. 12.

<sup>4</sup> K. Pulkowski, *Porwanie na Morzu Bałtyckim*, „Przegląd Morski” 2010, nr 1, s. 11.

<sup>5</sup> A. Walczak, *Piractwo i terroryzm morski*, Szczecin 2004, s. 55.

wartość, poczynając od lin i zapasów, na drogocennym ładunku i wyposażeniu kończąc. Wobec powyższego atak piracki nieuchronnie wiąże się z załadunkiem statkiem. Rozbójnicy morscy są zwykle uzbrojeni w noże, maczety lub broń palną. Broń ta przeznaczona jest do zastraszenia napażniętych ofiar i w wielu przypadkach dochodzi do jej bezpośredniego użycia<sup>6</sup>.

Wydaje się, iż wyżej wskazane zachowanie sprawców może wyczerpywać znamiona przepisów stypizowanych w art. 166 k.k. i 170 k.k., dotyczących przestępstwa przejścia kontroli nad statkiem wodnym lub powietrznym oraz rozboju morskiego – niejako sztandarowych czynów zabronionych z kręgu przestępstw pirackich. Dlatego też poniżej szczegółowo omówiono znamiona ustawowe tych właśnie czynów zabronionych.

### **3. Przestępstwo „rozboju morskiego” w polskim prawie karnym**

#### **3.1. Uwagi ogólne**

Przepis art. 170 polskiego kodeksu karnego z 1997 r. penalizuje przestępstwo „czynności przygotowawczych do rozbójnictwa morskiego”. W doktrynie obok pojęcia „rozbójnictwo morskie” pojawiają się inne równorzędne nazwy określające przedmiotowy czyn zabroniony, tj. „piractwo morskie”<sup>7</sup> lub „korsarstwo”<sup>8</sup>.

Na wstępie należy odróżnić od piractwa morskiego pojęcie korsarstwa, 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 wyłącznie w czasie wojny na podstawie upoważnienia państwa w formie tzw. listu kaperskiego<sup>9</sup>. Wobec powyższego za nieuprawnione należy uznać nazywanie omawianego przestępstwa korsarstwem, albowiem sprawcy czynu zabronionego nie działają i nie dokonują rabunku na licencji państwa walczącego.

Przepis art. 170 stanowi niemal dosłowne powtórzenie dyspozycji art. 260 k.k. z 1932 r. oraz art. XI przepisów wprowadzających kodeks karny z 1969 r.<sup>10</sup> Odmienne było jedynie umiejscowienie omawianego przestępstwa albowiem w kodeksie karnym z 1932 r. znajdowało się ono w roz-

<sup>6</sup> Ibidem, s. 52.

<sup>7</sup> M. Kulik, [w:] M. Mozgawa (red.), M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, Lex 2012.

<sup>8</sup> A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Dom Wydawniczy ABC 2006, s. 341.

<sup>9</sup> J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000, s. 28.

<sup>10</sup> J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1987, t. II, s. 585.

dziale 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.

### 3.2. Znamiona ustawowe przestępstwa

Przedmiotem ochrony art. 170 k.k. jest bezpieczeństwo w żegludze morskiej oraz mienie. Dodatkowo Grzegorz Bogdan wskazuje, iż charakterystyczne jest przy popełnianiu omawianego czynu zabronionego również pojawianie się dóbr ubocznie chronionych, takich jak wolność, życie lub zdrowie<sup>11</sup>.

Przestępstwo rozboju morskiego należy uznać za przestępstwo swoiste (*delictum sui generis*) obejmujące czynności przygotowawcze do popełnienia rozboju (rabunku) na morzu stypizowanego w art. 280 k.k.<sup>12</sup> 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:

a) wyposażeniu statku morskiego w broń i amunicję (np. działa, karabiny maszynowe, wyrzutnie raketowe), a więc w środki walki, ale również urządzenia obronne;

b) wyposażeniu statku morskiego w urządzenia i sprzęt do dokonywania abordażu zaatakowanych statków (np. drabiny, podesty, haki ułatwiające przedostanie się na napadnięty statek);

c) dokonaniu zmian konstrukcyjnych w statku morskim ułatwiających rabunek na morzu (np. w zakresie zwiększenia prędkości statku, jego manewrowości lub ładowności)<sup>13</sup>.

Należy w tym miejscu przywołać pogląd z okresu obowiązywania kodeksu karnego z 1932 r. Juliusz Makarewicz określał przysposobienie statku morskiego jako przygotowanie go do podróży morskiej, tj. zaopatrzenie w motor (silnik), ewentualnie w żagle lub przyrządy do nawigowania<sup>14</sup>. Wydaje się jednak, iż wskazane zachowanie było ujęte zbyt szeroko – montowanie takowych urządzeń jest bowiem przydatne również w samym procesie nawigacji morskiej, nie tylko w aktach piractwa. W piśmiennictwie pojawił się

<sup>11</sup> G. Bogdan, [w:] F. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, *Kodeks karny. Część szczególna*, t. II, Warszawa 2006, s. 432.

<sup>12</sup> Por. J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem*, Lwów 1935, s. 453 oraz J. Pieracki, *Polskie prawo karne (Kodeks karny, Prawo o wykroczeniach, Przepisy wprowadzające)*, Lwów 1932, s. 260.

<sup>13</sup> Por. J. Piórkowska-Flieger, [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 397.

<sup>14</sup> J. Makarewicz, op. cit., s. 453.

również godny odnotowania pogląd Ryszarda Stefańskiego, że do wypełnienia znamion rozboju morskiego wystarczy wyłącznie uzbrojenie załogi statku<sup>15</sup>. Za bardziej rygorystyczne stanowisko należałoby uznać uzbrojenie samego statku morskiego. Mając jednakże na względzie przywoływaną na wstępie praktykę napadów pirackich, należy wskazać, iż nierzadko sprawy 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 k.k. W przeciwnym wypadku wchodziłaby w grę odpowiedzialność karna sprawców np. za nielegalne posiadanie broni palnej z art. 263 § 2 k.k. 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 k.k. przez art. 170 k.k.

Przestępstwo rozboju morskiego penalizuje dodatkowo 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 przestępnego jako „przygotowanie pomocnictwa”<sup>16</sup>. 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 rabunku<sup>17</sup>. Tym samym stroną podmiotową przestępstwa realizuje nie tylko zamiar bezpośredni, ale też 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 zatem 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.

W doktrynie pojawił się również nierozstrzygnięty spór o zakres stosowania przepisu ze względu na miejsce popełnienia omawianego przestępstwa. Większość autorów wyłącza stosowanie przepisu art. 170 k.k. na wodach wewnętrznych lub przybrzeżnych i wskazuje, iż czyn popełniony we wskazanych miejscach winien być kwalifikowany na podstawie art. 280 § 1

<sup>15</sup> Przywoływany pogląd zob. w: M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 757. Podobnie: M. Kulik, [w:] M. Mozgawa (red.), M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, Lex 2012.

<sup>16</sup> J. Makarewicz, op. cit., s. 453.

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

lub § 2 k.k., czyli jako typ podstawowy lub kwalifikowany przestępstwa rozboju<sup>18</sup>. 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 pozostałyby wtedy 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 przybrzeżnych<sup>19</sup>.

Należy w tym miejscu precyzyjnie określić definicję morza w obowiązującym stanie prawnym, której kodeks karny z 1997 r. nie podaje. Zgodnie z ustawą z 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej<sup>20</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. W myśl art. 5 ust. 1 ustawy z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>21</sup> morzem terytorialnym jest natomiast 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. Stosownie do art. 5b ustawy z 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne<sup>22</sup> 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. Uprawnione jest zatem stosowanie kwalifikacji prawnej omawianego występkę przy jego popełnieniu zarówno na morzu terytorialnym, jak i wodach przybrzeżnych. Należy też uwypuklić, iż następcze popełnienie rabunku na morzu nie jest warunkiem karalności za występki z art. 170 k.k. Toteż w sytuacji popełnienia rabunku na morzu (np. pełnym, terytorialnym) może zachodzić zbieg rzeczywisty przestępstwa rozboju morskiego z rozbojem z art. 280 k.k.

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> G. Bogdan, [w:] F. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, op. cit., s. 432.

<sup>20</sup> Dz.U. z 2009 r., nr 12, poz. 67.

<sup>21</sup> Dz.U. z 2003 r., nr 153, poz. 1502 ze zm.

<sup>22</sup> Tekst jedn.: Dz.U. z 2012 r., poz. 145.



Nie bez znaczenia pozostaje również kwestia statku morskiego, oznaczonego w przepisie art. 170 k.k. jako „przeznaczony do dokonania na morzu rabunku”. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na 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 wojennym. Z uwagi na wykładnię funkcjonalną statek przeznaczony do dokonania rabunku należy traktować jako statek morski, który ze względu na swoje właściwości pozwalały członkom załogi na szybki dostęp do atakowanej jednostki i jej ewentualny abordaż. Mogą to być zatem statki handlowe, jachty i łodzie o napędzie motorowym, przy czym przysposobienie statku może być jednorazowe<sup>23</sup>. 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.

## 4. Przestępstwo zawładnięcia statkiem wodnym

### 4.1. Uwagi ogólne

Z uwagi na częste akty przemocy na morzu dokonywane przez współczesnych piratów zawarto szereg porozumień mających na celu powstrzymanie opisywanego procederu. Należy w tym miejscu wskazać przede wszystkim na Konwencję o morzu pełnym z roku 1958 r.<sup>24</sup> oraz Konwencję w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej sporządzoną w Rzymie dnia 10 marca 1988 r.<sup>25</sup>, które bezpośrednio odnoszą się do piractwa i terroryzmu morskiego.

W odpowiedzi na zobowiązania płynące z treści wskazanych konwencji dopiero w kodeksie karnym z 1997 r. zawarto przepis art. 166 k.k., którego treść brzmi następująco:

§ 1. Kto, stosując podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośrednio 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 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.

<sup>23</sup> R.A. Stefański, [w:] idem (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Legalis 2012.

<sup>24</sup> Dz.U. z 1963 r., nr 33, poz. 187.

<sup>25</sup> Dz.U. z 1994 r., nr 129, poz. 635 ze zm.

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 czynem wypełniającym znamiona przestępstwa z art. 166 k.k. jest gwałt na osobie, tj. użycie siły fizycznej o znacznej intensywności, które może doprowadzić do obezwładnienia ofiary i stłumienia jej oporu, przez co pozbawia się ją możliwości obrony statku<sup>26</sup>. Trzecim zachowaniem jest groźba bezpośredniego użycia gwałtu, która przejawia się zarówno w formie słownej, jak też w każdej innej postaci.

Należy wskazać, iż w art. 168 k.k. wprowadzona została karalność przygotowania do niektórych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu, m.in. z art. 166 § 1 k.k. Polski legislator jednakże przeoczył istniejące unormowania w zakresie penalizacji przygotowania do rozboju morskiego z art. 170 k.k., co doprowadziło do trudności interpretacyjnych w praktycznym stosowaniu obydwu przepisów.

#### 4.2. Przedmiot ochrony

Z uwagi na fakt, iż przepis art. 166 k.k. umiejscowiony został w rozdziale dotyczącym przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu, należy zasadnie podnieść, iż przedmiotem ochrony w typie podstawowym jest władztwo nad statkiem wodnym<sup>27</sup>, 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 życia i zdrowia wielu osób (§ 2), jak też samo życie i zdrowie (§ 3)<sup>28</sup>.

#### 4.3. Strona przedmiotowa

Istnienie wyłącznie zamiaru popełnienia przestępstwa przewidzianego w art. 166 § 1 k.k. 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 k.k. 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

<sup>26</sup> R.A. Stefański, [w:] M. Filar (red.), op. cit., s. 753.

<sup>27</sup> R.A. Stefański, [w:] A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221*, t. 1, Legalis 2010.

<sup>28</sup> J. Piórkowska-Flieger, [w:] T. Bojarski (red.), op. cit., s. 392.

w porozumienie z inną osobą, uzyskuje lub przysposabia środki, zbiera informację lub sporządza plan działania”. Art. 16 § 2 k.k. przewiduje, iż przygotowanie karalne jest wyłącznie wtedy, gdy ustawa tak stanowi. Odnosząc się szczegółowo do przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym, należy wskazać, iż w przepisie art. 168 k.k. ustawodawca przewidział karalność przygotowania opisywanego czynu zabronionego. Jednocześnie przewidziano ustawowe zagrożenie karą w postaci pozbawienia wolności od jednego miesiąca do lat 3.

*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 k.k.) nie doznaje takich ograniczeń, jak to ma miejsce w przypadku przestępstwa przygotowania do rozboju morskiego, które były analizowane w punkcie 3.2. niniejszej publikacji. Tym samym z uwagi na przepis art. 16 § 1 k.k. sama obecność osób wykonujących czynności techniczne bądź usługowe (np. kucharzy) wypełnia znamiona czynu wyrażone w art. 168 k.k. Zachodzi bowiem wejście w porozumienie „piratów” z kucharzami, którzy zapewne mają wiedzę odnośnie do czynów dokonywanych przez osoby współobecne na statku.

Kwestia uzbrojenia samej załogi nie nastrocza już takich wątpliwości, jak w przypadku czynu z art. 170 k.k., albowiem wyposażenie sprawców w broń w zupełności wyczerpuje znamię uzyskania środków potrzebnych do dokonania przestępstwa. Analogicznie wygląda kwestia uzbrojenia statku przeznaczonego do dokonania rabunku na morzu. 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, np. rozłożenia pomieszczeń czy obecności konkretnych urządzeń, również wyczerpuje stadium przygotowania określone w przepisie art. 168 k.k.

Rekapitułując przygotowanie do przejęcia kontroli nad statkiem może polegać na:

- wyposażeniu statku w broń i amunicję (np. działa, karabiny maszynowe, wyrzutnie rakietowe), 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 w statku morskim zmian konstrukcyjnych ułatwiających rabunek na morzu (np. w zakresie zwiększenia jego prędkości, 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;
- zdobyciu przez sprawców danych technicznych statku wodnego, który ma zostać przejęty (kontrolowany);
- przyjęciu służby na statku wodnym, której to celem jest przejście kontroli nad innym statkiem.

Z kolei forma stadialna usiłowania przewidziana została w przepisie art. 13 § 1 i § 2 k.k. Polega ona 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 przestępstwa<sup>29</sup>.

Rozróżniając usiłowanie od przygotowania, należy wskazać, iż samo wypłynięcie w morze w celu popełnienia przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem nie wyczerpuje jeszcze znamion usiłowania. Dopiero podpłynięcie na stosowną odległość (np. umożliwiającą dokonanie ataku) oraz próby wejścia i przejęcia kontroli mogłyby wskazywać na usiłowanie popełnienia przestępstwa z art. 166 k.k. Jako rozwiązanie zasygnalizowanego praktycznego problemu i określenie przedmiotowej odległości można wskazać możliwość notyfikowania tzw. strefy zabronionej wokół jednostek pływających na morzu. Przez strefę zabronioną należy rozumieć prawo do niedopuszczania obcych jednostek w jej obręb za pomocą wszelkich dostępnych środków z użycie uzbrojenia włącznie. Z taktycznego punktu widzenia już istnienie takiej strefy o szerokości 20–30 kabli morskich (ok. 4 do 6 km) umożliwi ochronę statków morskich i platform górniczych przed nawodnymi środkami dywersji<sup>30</sup>. Tym samym wejście statku pirackiego w strefę zabronioną prowadziło by do zakwalifikowania zachowania sprawców jako usiłowanie popełnienia przestępstwa.

#### 4.4. Miejsce popełnienia przestępstwa

Obszar obowiązywania przepisu art. 166 k.k. podlega ogólnym regułom przyjętym w polskim kodeksie karnym, która wyrażona została w art. 5 k.k. 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 ina-

<sup>29</sup> A. Marek, op. cit., s. 53.

<sup>30</sup> P. Mickiewicz, *Przeciwdziałanie zagrożeniu terrorystycznemu i konsekwencji ataku terrorystycznego na polskich akwenach morskich. Analiza prawna i postulowany model organizacyjny*, [w:] K. Indecki, P. Potęjko, *Terroryzm – materia ustawowa*, Centralny Ośrodek Szkolenia im. gen. Stefana Roweckiego „Grota”, Emów 2009, s. 142.

czej. Czyn zabroniony przewidziany przepisem art. 166 k.k. można zatem popełnić na całym obszarze morskim (włącznie ze strefą przybrzeżną, morzem terytorialnym i morzem pełnym), na wodach wewnętrznych i śródlądowych oraz na lądzie.

## Wnioski

Po przeanalizowaniu obecnego stanu prawnego w zakresie typizacji przestępstw określonych w art. 166 i art. 170 k.k. i mając na uwadze zakres pojęciowy przygotowania do przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem i przestępstwa przygotowania do rozboju morskiego, należy zauważyć, iż jest on niemal tożsamy. Przestępstwo przygotowania do rozboju morskiego wykazuje co prawda bardziej kazuistyczny charakter, niemniej jednak znamiona obydwu przepisów karnych sprowadzają się do wyposażenia załogi statku lub statku w broń i amunicję, a więc w środki walki, urządzenia obronne, urządzenia pozwalające na unikanie radarów i sonarów, jak również do dokonania zmian konstrukcyjnych w statku morskim.

Może zdarzyć się sytuacja, iż sprawcy w obecnym stanie prawnym będą odpowiadali karnie w ramach realnego zbiegu przepisów za przygotowanie do przestępstwa zawładnięcia statkiem wodnym (art. 168 w zw. z art. 166 k.k.) oraz za przestępstwo przygotowania do rozboju morskiego (art. 170 k.k.). Tym samym należy rozważyć zasadność nowelizacji eliminującej przestępstwo z art. 170 k.k. z katalogu czynów zabronionych z rozdziału XX polskiego k.k. „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu”.

## Summary

### *On the legitimacy of sea robbery offenses in the Polish penal code – a contribution to the debate about the limits of criminalization*

Key words: sea robbery, robbery, preparation, pirates, taking control of the ship.

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

After analysis the current legal state of the offenses referred in art. 166 and art. 170 of the Polish Penal Code – the offense of acquisition of the ship and offense of preparation for sea robbery, it should be noted that they are almost identical. An offense of preparation for sea robbery, however, has a more casuistic character.

There may be a situation that the perpetrators will be criminally liable at the same time for preparation of acquisition of the ship (art. 168 in conjunction with art. 166 of the Penal Code), and for preparation for sea robbery (art. 170 of the Penal Code).

It is thus necessary to consider the merits of the amendment eliminating the crime under art. 170 of the Penal Code offenses from the Chapter XX of Polish Penal Code entitled "Crimes against public safety".