

J. R.

**O przestępczości, na autostradach :
[recenzja artykułu K. Handel'a
opublikowanego w "Revue
internationale de criminologie et de
police technique", 1961, nr 2]**

Palestra 5/10(46), 83-84

1961

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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

czający może być tylko czasowy, mianowicie może być zarządzony na okres od 1 do 10 lat.

Kodeks karny w nowym brzmieniu nie zawiera definicji pojęcia recydywy, stanowiąc jedynie, że przy ustalaniu wymiaru kary sąd bierze w szczególności pod uwagę fakt, czy oskarżony był już karany w przeszłości, czy poprzednie przestępstwo jest tej samej natury co nowe, czy oba przestępstwa zostały popełnione z tych samych pobudek oraz ile czasu upłynęło od poprzedniego skazania lub po odbyciu bądź darowaniu kary. Kodeks nie mówi nic o tym, jakie konsekwencje powinien sąd wyciągnąć z faktu ustalenia recydywy, nie definiuje zatem żadnej określonej polityki w stosunku do recydywistów, pozostawiając sądowi troskę o ustalenie takiej polityki (w przeciwieństwie do obowiązującego poprzednio przepisu, w myśl którego sędzia był obowiązany wziąć pod uwagę recydywę jako okoliczność obciążającą). Natomiast wprowadzone zostały nowe postanowienia dotyczące wypadków tzw. multirecydywy, w razie stwierdzenia której sąd może orzec karę ostrzejszą od przewidzianej w ustawie.

Jugosłowiański k.k. w art. 4 ust. 2 stanowi, że jeżeli sąd dojdzie do wniosku, iż czyn zawierający w sobie elementy przestępstwa określone w ustawie, z powodu nikomej wagi i znaczenia lub braku szkodliwych skutków, stanowi znikome niebezpieczeństwo społeczne, to może uznać ten czyn za niekaralny. Nowela wprowadziła nadto jeszcze jedną możliwość w tym przedmiocie: gdy chodzi mianowicie o lekkie przestępstwa, to sąd zamiast kary może orzec „ostrzeżenie sądowe” w warunkach przewidzianych przez prawo. Ostrzeżenie takie nie jest orzekane w formie wyroku, lecz w postaci postanowienia, które ogranicza się do udzielenia ostrzeżenia sądowego za czyn będący przedmiotem oskarżenia. Kodeks wyraźnie stanowi, że ostrzeżenie sędziowskie nie powoduje żadnych ujemnych skutków prawnych dla oskarżonego, jednakże sąd może orzec w stosunku do oskarżonego pewne środki zabezpieczające.

Motywy urzędowe do projektu reformy z 1959 r. wskazują, że wprowadzenie tego nowego rodzaju sankcji ma na celu dalszą humanizację prawa karnego.

O przestępczości, na autostradach

Pisze o tym na łamach „Revue internationale de criminologie et de police technique” (nr 2 z kwietnia-czerwca 1961 r.) K. Händel.

W przestępczości popełnianej na autostradach poważną rolę odgrywają, zdaniem autora, autostopowicze, wśród których wyróżnić można następujące grupy:

- a) młodzi ludzie przemierzający kraj rodzinny lub zagraniczny sami lub grupami, którzy ze względów ekonomicznych lub po prostu w pogoni za przygodą pragną w ten sposób darmo odbywać dalekie podróże;
- b) osoby, które z konieczności (nagła potrzeba) lub również ze względów ekonomicznych pragną w ten sposób zaoszczędzić wydatki związane z podróżą do określonej miejscowości;
- c) tzw. wagabundzi, tj. młodzi, zdolni do pracy ludzie, ale odrzucający proponowane im zatrudnienie, wałęsający się bez celu po kraju (chwytają się co najwyżej jakiegoś chwilowego zajęcia); liczbę tych współczesnych nomadów ocenia się obecnie w NRF na ok. 350 000;
- d) prostytutki;
- e) zawodowi przestępcy.

Autostopowicze, jak wykazuje autor, odgrywają rolę podstawową w przestępstwach popełnianych na autostradach NRF, zarówno jako ich sprawcy, jak też i ofiary. Autostopowicze stają się często sprawcami wypadków drogowych, powodując m.i. nagie zatrzymanie się wozu, za którym jadą inne. Wśród autostopowiczów wykrywa się coraz więcej złodziei (i to zarówno przypadkowych, jak i zawodowych). Kroniki kryminalne NRF ostatnich lat notują także poważne zwiększenie się aktywności band rabusiów, zorganizowanych jako grupy autostopowiczów (już po otwarciu pierwszych autostrad prowokowali oni wypadki np. przez przeciągnięcie metalowego kabla wpoprzek szosy, aby potem ograbić uległe katastrofie samochody i ich właścicieli).

Wymowną ilustrację tych tez autora znajdujemy na stronie 11 tegoż czasopisma, gdzie w kronice przestępczości mamy kilka opisów przestępstw popełnionych przez autostopowiczów lub na autostopowiczach we Francji.

Wagabundzi płci żeńskiej, prawie bez wyjątku prostytutki, poza kradzieżami dopuszczają się często szantażu (łatwo znaleźć właściciela, zanotowawszy sobie numer rejestracyjny samochodu). Z kolei i sami autostopowicze bywają ofiarami licznych przestępstw, głównie seksualnych, a często także kradzieży.

Ochrona prawna przed hałasem wywołanym przez samoloty

Dotychczas znajdujemy się jeszcze na etapie walki z hałasem ulicznym wywoływany przez głośniki lub samochody. W USA natomiast, gdzie rocznie z różnych lotnisk dokonuje się około 65 milionów lądowań lub startów, prawo stanęło już do walki z hałasem wywoływany przez samoloty.

Hałas wywoływany przez samoloty, a także możliwość spowodowania innych szkód przez lecące na zbyt niskiej wysokości samoloty odrzutowe (niekiedy z ponaddźwiękową szybkością) spowodowały wkroczenie prawa w obronie interesów ludności, zagrożonych przez olbrzymi rozwój komunikacji lotniczej. Zagadnieniu temu poświęcone jest obszerne opracowanie zamieszczone na łamach „Harvard Law Review” z czerwca br. (nr 8, vol. 74) pt.: *Airplain noise: problem in tort and federalizm*.

Jest to w tej chwili jeden z najpoważniejszych problemów, dotyczący wielu tysięcy obywateli USA mieszkających w pobliżu setek lotnisk. Hałas przeszkadza we śnie, pracy i odpoczynku, ogranicza możliwości spokojnego korzystania z posiadłości graniczących lub położonych w pobliżu lotnisk. Zbyt niskie loty samolotów powodują częste straty materialne, stając się przyczyną różnorodnych wypadków, zagrażających życiu i zdrowiu mieszkańców.

Niestety, postęp techniki w tym wypadku nie przynosi poprawy sytuacji. Im większe i potężniejsze są samoloty, im bardziej rośnie ruch lotniczy, tym bardziej wzrasta hałas i możliwość wypadków, tym większa liczba mieszkańców zostaje zagrożona (nowoczesne samoloty odrzutowe wymagają większej przestrzeni dla startu i lądowania). Prawo staje więc w obronie praw mieszkańców terenów położonych wokół lotnisk.

Już w 1946 r., kiedy Sąd Najwyższy USA po raz pierwszy (i jak dotychczas jedyny) rozpatrywał sprawę tego typu (*United States v. Cansky*), zajął on stanowisko, że stałe niskie loty samolotu wojskowego mogą stanowić naruszenie prawa prywatnej własności, za które należy się odszkodowanie (w omawianej sprawie sąd przyznał powodowi odszkodowanie zarówno za poniesione w wyniku