

LIETUVOS TRANSPORTO POLICIJOS VEIKLA 1991-1996 METAIS

prof. habil. dr. Česlovas Mančinskas

Ateities 20, Lietuvos teisės akademija, 2057 Vilnius
Telefonas 76 33 36

Spaudai pateikta 1998 m. balandžio 7 d.

Santrauka

Straipsnyje nagrinėjama Lietuvos transporto policijos veikla 1991-1996 metais. Pagal darbuotojų skaičių transporto policija buvo mažiausias Lietuvos policijos struktūrinis padalinys. Joje dirbo 400-440 pareigūnų. Tai sudarė tik 2,4 proc. visų Lietuvos policijos darbuotojų. Transporto policija atliko viešosios ir kriminalinės policijos funkcijas Lietuvos geležinkelių, jūrų ir oro transporto objektuose. Ji aiškino padarytus nusikaltimus, saugojo viešąją tvarką, dirbo prevencinį darbą. Transporto policijos organizacinę struktūrą sudarė Transporto policijos valdyba ir šeši transporto policijos komisariatai (Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių, Šeštokų, Oro uostų), kurie apėmė visą Lietuvos teritoriją. Lietuvos transporto policijai nagrinėjamu laikotarpiu vadovavo vyriausiasis komisaras V. Bagužis. Nagrinėjamo laikotarpio antroje pusėje, t.y. 1994-1996 metais gerokai pagerėjo visi pagrindiniai transporto policijos veiklos rodikliai, išaugo policijos pareigūnų išsilavinimo lygis, profesinis pasirėngimas ir patirtis. Nusikalstamumas Lietuvos transporto objektuose sumažėjo beveik dvigubai: nuo 850 (1991 m.) iki 505 (1996 m.) nusikaltimų, iš jų kriminalinių - nuo 781 iki 404. Gerokai daugiau nusikaltimų buvo išaiškinama. 1990 metais buvo išaiškinta 31,7 proc. nusikaltimų, kriminalinių nusikaltimų - 31,8 proc., o 1996 metais buvo išaiškinama atitinkamai 55,9 proc. ir 50,3 proc. nusikaltimų. Transporto policija tapo rimta administracine jėga, užtikrinančia teisėtvarką Lietuvos geležinkeliuose, jūrų bei oro uostuose.

Po Sovietų Sąjungos žlugimo atkūrus Lietuvos valstybingumą, didžiuliai pakitimai įvyko Lietuvos teisėsaugos ir teisėtvarkos srityje. Sovietinė milicija buvo pertvarkyta į policiją, ir sovietinė milicija tapo istorija. Kadangi sovietinės milicijos virtimas policija pasižymi savo epochine svarba, tai šis vienas iš lemtingų Lietuvos policijos istorijos posūkių jau seniai patraukė mokslininkų dėmesį ir istorinėje literatūroje yra pakankamai nušviestas [1]. Tačiau prasidėjęs naujas policijos veiklos etapas dar priklauso politikai ir istorijos mokslas objektyviai jį vertinti galės tik iš tam tikros laiko perspektyvos. Tačiau jau dabar domėtis juo, tyrinėti bei nagrinėti jį skatina keletas aplinkybių. Pirmiausia - iš sovietmečio perimtos ir tebegyvojančios NKVD tradicijos nepalikti savo veiklos pėdsakų. Lietuvos vidaus reikalų ministerijos vadovybės įsakymu, kaip ir sovietmečiu vidaus reikalų organų sistemoje, taip pat ir policijoje, yra nustatytas jos veiklą atspindinčių dokumentų saugojimo terminas, kuriam pasibaigus jie sunaikinami. Taip labai svarbus tautos kultūrinis palikimas, tautos istorinės at-

minties šaltinis nesugražinamai prarandamas. Jau dabar, praėjus vos aštuoneriems nepriklausomo gyvenimo metams, dėl faktinės dokumentinės medžiagos stokos neįmanoma pateikti išsamesnio Lietuvos policijos gyvenimo ir veiklos pirmaisiais nepriklausomybės metais vaizdo. Dėl to kiekvienas didesnis ar mažesnis darbas iš Lietuvos policijos istorijos netolimoje ateityje iš istorinio veikalo taps istorijos šaltiniu, o mokslininkai tyrinėtojai jau dabar tampa metraštininkais.

Pažymėtina, kad daugelis Lietuvos policijos struktūrinių padalinių ir tarnybų vadovų rūpinasi kaupti dokumentinę, iliustracinę ir kitą faktinę medžiagą. Antai Pasienio policijos departamente susibūręs entuziastų, vadinamųjų "kultūrininkų", būrelis, daugelis Pasienio policijos užkardų rašo savo istorijos metraščių ir pan. Panašiai elgiamasi ir kai kuriose kitose tarnybose, pvz., Viešosios policijos valdyboje (vyriausiasis komisaras V. Navickas). Daug vertingos medžiagos apie savąjį policijos struktūrinį padalinį sukaupė Savivaldybių policijos departamento komisarė L. Jūrienė. Išimtis - kriminalinės policijos vadovai, kurie ne tik nepasitiki istorikais mokslininkais ir nenori jiems padėti rašyti savosios tarnybos metraščio, bet ir patys sakosi nerašą operatyvinių pasitarimų protokolų, neturi ir nerašo jokių savo veiklos metinių ataskaitų ir kt. Matyt, būsimosioms kartoms ir istorijos mokslui apie dabartinę Lietuvos kriminalinę policiją teks susidaryti vaizdą tikrai iš tokių nepriklausomos spaudos straipsnių kaip "Spiritas liejasi upėmis, o policija - akla ir kurčia", "Vidaus reikalų ministerijoje demaskuoti aferistai. Konfiskuotus netikrus JAV dolerius pareigūnai gražindavo nusikaltėliams", "Policiją dominanti firma pasiūlė darbą generolui", "EBSW aferai padėjo ir buvęs vidaus reikalų ministras", "Pareigūnams kontrabandos pėdsakų paslėpti nepavyko" ir kt. [2].

Visuotinai žinoma, kad spauda taip pat labai svarbus istorinis šaltinis, o jei nėra kitų šaltinių, jei pati žinyba sunaikina savo veiklos dokumentus, tai spauda ilgainiui taps vieninteliu šaltiniu. Kaip žinia, istorijos mokslas remiasi tikrai šaltiniais, kokie jie bebūtų, ir kuo daugiau jų yra, tuo didesnė galimybė objektyviai, išsamiai ir visapusiškai nušviesti istorinę praeitį.

Istorija kuriama ne tik šiandien. Ji buvo kuriama jau vakar. Užfiksuoti ją ir visa tai palikti amžiams, neterminuotam saugojimui būsimosioms kartoms - toks gyvenimo reikalavimas Vidaus reikalų ministerijos vadovybei ir visų jos struktūrinių padalinių vadovams.

Matydama, kad vidaus reikalų sistemoje archyvinė dokumentinė medžiaga beveik nekaupiami ir nesaugojama, Lietuvos teisės akademijos Filosofijos ir politologijos katedra ėmėsi iniciatyvos išimties tvarka (studijų plane tai daryti nenumatyta) vadovauti Akademijos neakivaizdinių studijų magistrantų diplominiams darbams iš dabartinės policijos istorijos. Katedros vadovaujami įdomius ir vertingus diplominius darbus parengė magistrantai A. Abraitis, A. Dumčius, G. Gudonis, V. Petraškaitė, M. Razgys, G. Zavistauskas, D. Christauskas, V. Balynas [3]. Pažymėtina, kad naudodamiesi savo tarnybine padėtimi ir einamomis aukštomis pareigomis magistrantai, t.y. ne akademinis jaunimas, o policijos darbuotojai, galėjo gauti tik jiems prieinamos, dažnai labai vertingos medžiagos. Tačiau ir jie savo diplominiuose darbuose nurodė, kad daugelio nagrinėjamų klausimų negalėjo išsamiau nušviesti dėl dokumentinės medžiagos stygiaus, t.y. dėl to, kad ji jau sunaikinta. Jei ir ateityje vidaus reikalų organų sistemos archyvinė medžiaga nebus kaupiama bei saugojama, nereikės laukti nė dešimtmečių, o jau netrukus mūsų minėti diplominiai darbai, saugomi Lietuvos teisės akademijos archyve, taps neįkainojama vertybe Lietuvos policijos istorijos tyrinėtojams.

Kodėl Filosofijos ir politologijos katedra ėmėsi iniciatyvos vadovauti tik neakivaizdinių studijų magistrantų diplominiams darbams? Pasirinkimą nulėmė ne vien tai, kad šie policijos pareigūnai domėjosi policijos istorija, jau buvo įgiję aukštąjį išsilavinimą, o kai kurie jų buvo baigę ir po dvi aukštąsias mokyklas (pvz., V. Petraškaitė, G. Gudonis ir kt.). Svarbiausia tai, kad katedros mėginimas 1996-1997 metais per studentų mokslinę draugiją įtraukti į šį darbą ir dieninio skyriaus studentus, t.y. vadovauti jų moksliniams darbams iš dabartinio laikotarpio policijos istorijos nedavė lauktų rezultatų. Nepaisant studentų atkaklumo ir darbštumo renkant medžiagą policijos tarnybose, daugelis jų, išskyrus vieną kitą, negavo būtinausios medžiagos ir negalėjo parašyti bent šiek tiek išsamesnio, reikiamo lygio, atitinkančio kursiniam darbams keliamus reikalavimus darbo.

Šio straipsnio tikslas - pateikti apibendrintą transporto policijos veiklos 1991-1996 metais apžvalgą.

Straipsnis parašytas remiantis Transporto policijos tarnybos dokumentine, statistine ir kita faktine medžiaga, kurią tarnybos vadovybė maloniai suteikė šį straipsnį spaudai rengiančiam autoriui.

Lietuvos Transporto vidaus reikalų valdyba iki mūsų šalies nepriklausomybės atkūrimo buvo visiškai pavaldi Sovietų Sąjungos vidaus reikalų ministerijos Vyriausiajai transporto vidaus reikalų valdybai. Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo išvakarėse ir pirmaisiais jos metais Lietuvos transporto vidaus reikalų valdybai vadovavo milicijos pulkininkas J. Pikutis. Kartu su pirmaisiais Lietuvos Respublikos policijos komisarais 1991 metų kovo 5 d. vidaus reikalų ministro M. Misiukonio įsakymu Nr. 40 buvo paskirtas ir Transporto policijos valdybos vyresnysis komisaras. Juo tapo buvęs Transporto vidaus reikalų valdybos viršininko pavaduotojas V. Bagužis. Jam buvo pavesta organizuoti bei vadovauti šiam Lietuvos policijos struktūriniam padalinii. Visą nagrinėjamą 1991-1996 metų laikotarpį iki šiol Lietuvos transporto policijai vadovauja vyriausiasis (nuo 1993 m.) komisaras V. Bagužis.

Sovietų valdžios metais Lietuvos transporto vidaus reikalų valdyba neturėjo savų nuostatų, vadovavosi SSRS instrukcijomis, įsakymais, taip pat galiojo kai kurie bendro pobūdžio Lietuvos vidaus reikalų ministro įsakymai. Atkūrus Lietuvos nepriklausomybę ir miliciją pertvarkius į policiją, iškilo reikalas turėti savus transporto policijos nuostatus, kurie greta bendrųjų policijos uždavinių bei funkcijų atspindėtų ir specifinius šio struktūrinio policijos padalinio darbo ypatumus. Tačiau tai buvo padaryta labai greitai. Tikrai 1996 metų kovo 19 d. įsakymu Nr. 212 Policijos departamento generalinis komisaras J. Liaudanskas patvirtino Transporto policijos valdybos nuostatus [4]. Šiuose nuostatuose yra 27 straipsniai, kuriuose suformuluoti transporto policijos valdybos uždaviniai ir funkcijos, jos juridinis statusas, organizacinė struktūra, valdybos bei jos vadovybės teisės ir pareigos. Šie nuostatai iš esmės tikrai užfiksavo esamą padėtį, susiklosčiusią transporto policijoje iki to laiko.

Kokia normine baze savo veikloje vadovavosi transporto policija 1991-1996 metų laikotarpiu, t.y. iki "Transporto policijos valdybos nuostatų" išleidimo?

Kadangi buvo laikomasi nuostatos, kad transporto milicijos uždaviniai ir funkcijos paprastai atitinka transporto policijai keliamus reikalavimus, tai jie iš esmės buvo perimti ir liko nepakitę visą nagrinėjamą laikotarpį. Lietuvos vidaus reikalų ministras M. Misiukonis 1991 metų liepos 30 d. išleido įsakymą Nr. 311 "Dėl transporto policijos veiklos kompetencijos ribų nustatymo", kuriame buvo nustatytos transporto policijos veiklos ribos atskleidžiant, tiriant ir užkardant nusikaltimus bei viešosios tvarkos pažeidimus geležinkelio, oro ir vandens transporte, taip pat numatyti ryšiai su kitomis policijos rūšimis, pirmiausia su teritoriniais policijos komisariatais. Transporto policijos veiklos principinės nuostatos bendrais bruožais buvo apibrėžtos Policijos departamento nuostatų atskirame priede "Transporto policijos valdybos nuostatai", kuriuose tebuvo 7 straipsniai. Netrukus buvo parengti gana išsamūs "Transporto policijos komisariato nuostatai" [5]. Juos Transporto policijos valdybos vyriausiasis komisaras V. Bagužis patvirtino 1992 metų balandžio 6 dieną. Visi šie dokumentai ir sudarė transporto policijos veiklos norminę bazę 1991-1996 metais. Jais transporto policijos darbuotojai vadovavosi savo kasdieninėje veikloje.

Pagrindiniai transporto policijos uždaviniai ir funkcijos yra nusikaltimų bei kitokių teisėtvarkos pažeidimų prevencija, viešosios tvarkos, visuomeninės rimties ir saugumo užtikrinimas geležinkelio, oro ir jūrų transporto linijose; pagalbos suteikimas asmenims, nukentėjusiems nuo nelaimingų atsitikimų ir teisėtvarkos pažeidimų. Atlikdama jai pavestus uždavinius, transporto policija tiria nusikaltimus, vykdo kaltinamųjų asmenų paiešką, vykdo kvotą ir parengtinį tardymą, taiko administracines ir kitas poveikio priemones pažeidėjams, lydi traukinius, prižiūri, kaip aptarnaujamoje teritorijoje laikomasi nustatytos šaunamųjų ginklų, sprogstamųjų, nuodingųjų ir narkotinių medžiagų saugojimo ir naudojimo tvarkos, vykdo teismų, tardytojų nutarimus bei kitas funkcijas.

Šiems uždaviniams bei funkcijoms atlikti buvo sukurta darni transporto policijos struktūra, apimanti visą Lietuvos Respublikos teritoriją. Transporto policijos struktūrą sudaro Transporto policijos valdyba, šeši transporto policijos komisariatai (Vilniaus, Kauno, Šiaulių, Klaipėdos, Šeštokų, Oro uostų) su 19 punktų, trimis sektoriais ir dviem postais. Vilniaus transporto policijos komisariatui priklauso 4 punktai (Dūkšto, Lentvario, Švenčionėlių, Vaidotų) ir vienas postas (Panerių); Kauno - 5 punktai (Palemono, Kaišiadorių, Kėdainių, Kazlų

Rūdos ir Kybartų); Šiaulių - 4 punktai (Radviliškio, Mažeikių, Tauragės, Bugienių), vienas sektorius (Panevėžio) ir vienas postas (Rokiškio); Klaipėdos - 6 punktai (prekybos uosto, "Mukrano", žvejybos uosto, Kretingos, Telšių, Šilutės); Oro uostų - du sektoriai (Kauno, Palangos) ir Šeštokų - vienas punktas (Alytaus). Pastarasis transporto policijos komisariatas buvo sukurtas Lietuvos Vyriausybės 1993 metų gegužės 11 d. nutarimu Nr. 323 ir yra specializuotas, t.y. aptarnauja ir Šeštokų gyvenvietę kaip teritorinis policijos komisariatas.

Transporto policijos valdyba yra tiesiogiai pavaldi Lietuvos vidaus reikalų ministerijos Policijos departamentui ir vadovauja transporto policijos veiklai, kuri faktiškai atlieka kriminalinės ir viešosios policijos funkcijas geležinkelio, oro ir jūrų transporto linijose. Transporto policijos valdyboje buvo sukurti ir veikia trys pagrindiniai skyriai - viešosios, kriminalinės policijos ir ekonominių nusikaltimų tyrimo, taip pat specializuotas tardymo skyrius, ryšių ir techninės priežiūros poskyris, kriminalinių ekspertizų grupė, štabas ir kiti struktūriniai padaliniai bei tarnybos, būtinos viešosios bei kriminalinės policijos veiklai užtikrinti.

Kriminalinės policijos skyrius organizuoja ir vykdo operatyvinę veiklą, užtikrina saugų krovinių gabenimą, koordinuoja transporto policijos struktūrinių padalinių veiklą, tiesiogiai dalyvauja tiriant nusikaltimus, atskleidžia padarytų nusikaltimų priežastis ir sąlygas. Ekonominių nusikaltimų skyrius tiria ekonominius nusikaltimus visuose geležinkelio, oro ir jūros transporto objektuose neatsižvelgiant į tai, kur jie yra. Viešosios policijos skyrius organizuoja ir kontroliuoja transporto padalinių veiklą saugant viešąją tvarką, bendradarbiauja su Susisiekimo ministerijos tarnybomis ir padeda joms užtikrinti saugų keleivių vežimą.

Pažymėtina, kad transporto policijos komisariatų sistema skiriasi nuo įprastinės miestų, rajonų, t.y. teritorinių policijos komisariatų sistemos. Transporto policijos komisariatų aptarnaujama teritorija yra daug platesnė, apima keleto miestų, rajonų policijos komisariatų teritorijas. Pavyzdžiui, Šiaulių transporto policijos komisariato teritorijoje yra Šiaulių, Panevėžio, Radviliškio ir kitų miestų policijos komisariatai. Siekiant užtikrinti transporto policijos ir teritorinių policijos komisariatų bendradarbiavimą tiriant nusikaltimus, vidaus reikalų ministro M. Misiukonio 1991 metų liepos 30 d. įsakymu Nr. 311 buvo nustatytos transporto policijos veiklos ribos. Šios ribos buvo tokios:

1) geležinkelio transporte - transporto policija atskleidžia, tiria ir užkardo nusikaltimus ir viešosios tvarkos pažeidimus geležinkelio transporto priemonėse, magistralinio geležinkelio sankasos viršūnėje (bėgiai, pabėgiai, balasto juosta), pervažose, stotyse, krovinių stotyse, konteinerių aikštelėse, specialios paskirties geležinkelio transporto objektuose esančiuose geležinkelio stočių teritorijoje, taip pat su transporto riedmenimis susijusius nusikaltimus. Lietuvos geležinkelių ilgis - 2053,9 km. Iš jų europinio - 21,8 km, vienaeilio-dvieilio - 1863,3 km ir siaurojo - 168,8 km;

2) oro transporte - transporto policija atlieka jai pavestus uždavinius ir funkcijas tik ten, kur yra transporto policijos padaliniai, t.y. oro uostų uždaroje teritorijoje, lėktuvuose ir oro stotyse, skirtose keleiviams, kroviniams saugoti ir paskirstyti. Oro transporto komisariatas turi specialius padalinius keleiviams ir jų bagažui tikrinti, taip pat skrydžių saugumui užtikrinti;

3) vandens transporto policijos aptarnavimo objektai yra Klaipėdos jūrų krovų kompanija "Klasco", Lietuvos jūrų laivininkystės kompanija "Lisco", tarptautinė jūrų perkėla "Klaipėda-Mukranas" (Klaipėdos valstybinis jūrų prekybos uostas), valstybinė laivų krovos kompanija "Smeltė", valstybinė jūrų žvejybos laivyno įmonė "Jūra" (valstybinės jūrų žvejybos uostas), jų uždaros teritorijos, ekvatorijos, laivai, esantys jūroje. Nesutarus dėl teritorinių ir transporto policijos komisariatų bei jų padalinių veiklos sferų atskleidžiant ir tiriant nusikaltimus, galutinį sprendimą šiais klausimais priima Lietuvos kriminalinės policijos vyriausiasis komisaras.

Pastaraisiais metais pagrindines krovinių gabenimo funkcijas atlikdavo Klaipėdos jūrų krovos kompanija "Klasco". Šios kompanijos struktūrinis vienetas yra tarptautinė jūrų perkėla "Klaipėda-Mukranas". Perkėloje "Mukranas" dažniausiai susikaupia iš užsienio atvykusių vilkikų su įvairiomis prekėmis. Nuolat būna apie 400-500 vilkikų, priklausančių penkiasdešimčiai ekspedicinių firmų. Apie 90 proc. šių vilkikų būna tranzitiniai, vykstantys į Rytų šalis. Mūsų šalyje jie užtrunka apie 2-3 mėnesius, kol firmos gauna leidimus realizuoti prekes ir už jas atsiskaityti. Tačiau perkėla buvo suprojektuota tik geležinkelio vagonams pervežti, joje nenumatyta aikštelių automobiliams, ir todėl pastaraisiais metais sparčiai išaugus vilkikų,

lengvųjų automobilių ir keleivių skaičiui, perkėlos veikla pablogėjo, o kartu pasunkėjo ir transporto policijos darbo sąlygos. Kiekvieną parą į perkėlą atvyksta po du keltus. Kiekvienas vidutiniškai atveža ir išveža į Vokietijos Kilio ir Mukrano uostus apie 100 vilkikų, 140 geležinkelio vagonų bei 250 keleivių. Perkėlos paslaugomis naudojasi daugiau kaip 200 įvairių valstybinių kompanijų ir firmų. Be to, perkėlos teritorijoje veikia apie 10 krovinių gabenimo firmų bei tarpininkų, kurie yra sudarę sutartis su perkėlų administracija dėl dokumentų formavimo, krovinių gabenimo, įskaitant muitinės formalumus. Tarptautinę jūrų perkėlą aptarnauja keturi "Lisco" kompanijos keltai - "Vilnius", "Kaunas", "Klaipėda" ir "Šiauliai".

Valstybinės įmonės "Jūra" veikla yra glaudžiai susijusi su Klaipėdos valstybinės laivų krovos darbų kompanijos "Smeltė" darbu. "Smeltė" daugiausia atlieka laivų krovimo darbus, laivyną aprūpina kuru ir geriamuoju vandeniu.

Pirmieji transporto policijos komisariatai buvo paskirti 1991 metų kovo mėnesį. Kaip jau minėta, Transporto policijos valdybos vyresniuoju komisaru buvo paskirtas V. Bagužis, štabo viršininku - L. Didžiokas. Transporto policijos komisariatams 1991-1996 metais vadovavo: Vilniaus - J. Ladieta, S. Kiela, V. Šulcas; Kauno - A. Butrimovas, E. Savickas; Šiaulių - V. Tamulionis, V. Zuokas; Klaipėdos - A. Andriulis, P. Mickus, R. Minčinauskas; Šeštokų - A. Jarmala; Oro uostų - Z. Ovsenka, R. Budginas. Transporto policijos valdybos kriminalinės policijos skyriui vadovavo E. Beinoravičius, S. Ivanovas; viešosios policijos skyriui - S. Ivanovas, E. Milkamanavičius; ekonominių nusikaltimų tyrimų skyriui - S. Bičkovas.

Transporto policija pagal darbuotojų skaičių buvo mažiausias Lietuvos policijos struktūrinis padalinys. Iš 1 lentelės matyti, kad 1993-1997 metais transporto policijoje dirbo 400-440 žmonių, t.y. tik 2,4 proc. visų Lietuvos policijos darbuotojų.

Komisariatai sudarė 3,9-4,7 proc., inspektoriai - 36,2-39,2, policininkai - 56,1-60 proc. visų transporto policijos pareigūnų. Transporto policijoje 1993-1997 metais dirbo 17-24 moterų, tai buvo 4-5 proc. visų pareigūnų.

Maždaug vienas penktadalis (19,5-22,5 proc.) transporto policijos darbuotojų buvo įgiję aukštąjį išsilavinimą, 10,9-14,5 proc. - aukštąjį teisinį išsilavinimą. Maždaug tiek pat darbuotojų - 17,2-28,8 proc. turėjo aukštesnįjį išsilavinimą, 5,8-11,3 proc. - aukštesnįjį teisinį išsilavinimą. Taigi daugiau kaip pusė visų transporto policijos pareigūnų, t.y. 63,3-50,7 proc. turėjo bendrąjį vidurinį išsilavinimą, o 36,7-49,3 proc. - aukštąjį ir aukštesnįjį išsilavinimą. Šie rodikliai - tai aritmetiniai vidurkiai, kurie apibūdina šio Lietuvos policijos struktūrinio padalinio išsilavinimą apskritai ir kurie labai skiriasi nuo atskirų pareigūnų kategorijų išsilavinimo rodiklių. Tarp komisarų 1993-1997 metais vyravo pareigūnai, įgyję aukštąjį (80,1-94,1 proc.) ir aukštąjį teisinį (60-64,7 proc.) išsilavinimą.

Aukštąjį ir aukštesnįjį išsilavinimą buvo įgiję dauguma ir transporto policijos inspektorių - 72,1-86,4 proc. Įgijusių aukštąjį bei aukštesnįjį išsilavinimą inspektorių buvo maždaug vienodai - atitinkamai 39,2-47,5 proc. ir 29,7-43,8 proc. Aukštąjį teisinį išsilavinimą buvo įgiję 22-30,7 proc., o aukštesnįjį teisinį - 14,2-20,7 proc. policijos inspektorių. Likusi dalis, t.y. 13,6-27,9 proc. šios kategorijos pareigūnų turėjo bendrąjį vidurinį išsilavinimą.

Daugumos (82-90 proc.) policininkų išsilavinimas vidurinis, o 10-18 proc. šios kategorijos pareigūnų buvo įgiję aukštesnįjį ir keletas žmonių - aukštąjį išsilavinimą.

Pažymėtina, kad neturinčių specialaus pasirengimo dirbti šioje teisėsaugos srityje dar

buotojų iš pradžių buvo 13,3 proc. (58 žmonės), ilgainiui jų vis mažėjo, o nagrinėjamo laikotarpio pabaigoje jų visai nebeliko.

Tačiau reikėtų atkreipti dėmesį, kad tam tikra dalis policijos pareigūnų dirbo vadovaujantį darbą, neturėdami reikiamo išsilavinimo, o tuo pat metu žemesnes pareigas ėjo, t.y. dirbo policininkais žmonės, įgiję ne tik aukštesnįjį ir aukštąjį, bet ir teisinį aukštąjį ir aukštesnįjį išsilavinimą. 1994 metais 1 komisaras ir 45 inspektoriai (28,3 proc. visų inspektorių) turėjo tik bendrąjį vidurinį išsilavinimą, o tuo pat metu 4 pareigūnai, įgiję aukštąjį, ir 25 pareigūnai, įgiję aukštesnįjį išsilavinimą, dirbo policininkais. Panaši padėtis buvo ir kitais metais.

Kaip vertinti šį reiškinį? Iš pirmo žvilgsnio atrodytų, kad transporto policijos vadovybė nepakankamai vertino policijos pareigūnų išsilavinimą ir neskyrė reikiamo dėmesio, kad aukštesnį išsilavinimą įgiję pareigūnai būtų pakelti į aukštesnes pareigas. Tačiau pasigilinus paaiškėja, kad dauguma šių pareigūnų - tai agronomai, zootechnikai, mechanizatoriai ir kiti žemės ūkio specialistai, kurie sugriuvus kolūkinei santvarkai liko be darbo ir atėjo dirbti į policiją, neturėdami jokio pasirengimo dirbti šitoje teisėsaugos srityje. Čia jiems teko pradėti nuo eilinio policininko, nors ir turėjo aukštesnįjį ar aukštąjį išsilavinimą. Pažymėtina, kad šis reiškinys buvo būdingas beveik visoms policijos rūšims dabartiniame Lietuvos nepriklausomybės etape.

Iš 1 lentelės matyti, kad dauguma transporto policijos darbuotojų buvo jauni, iki 30 metų amžiaus žmonės. Jie 1993-1997 metais sudarė 48-56,3 proc. visų darbuotojų.

1 lentelė. Transporto policijos kadrai 1993-1997 metais (sausio 1 d.)

Eil. Nr.	Rodikliai	1993	1994	1995	1996	1997
1.	Darbuotojai					
	komisarai	17	18	18	20	20
	inspektoriai	158	159	155	167	169
	policininkai	261	251	227	239	251
	iš viso	436	428	400	426	440
2.	Išsilavinimas					
	a u k š t a s i s					
	komisarai	16	16	16	17	16
	inspektoriai	75	62	68	68	72
	policininkai	1	4	6	2	3
	iš viso	92	82	90	87	91
	a u k š t a s i s t e i s i n i s					
	komisarai	11	11	11	11	12
	inspektoriai	41	35	44	45	52
	policininkai	-	1	2	1	-
	iš viso	52	47	57	57	64
	a u k š t e s n y s i s					
	komisarai	1	1	1	1	1
	inspektoriai	47	52	50	62	74
	policininkai	27	25	29	42	43
	iš viso	75	78	80	105	118
	a u k š t e s n y s i s t e i s i n i s					
	komisarai	1	1	1	1	1
	inspektoriai	27	23	22	25	35
	policininkai	1	1	2	6	14
	iš viso	29	25	25	32	50
3.	Darbuotojai, neturintys specialaus pasirengimo	58	23	24	14	-
4.	Amžius					
	iki 30 metų	233	208	192	240	243
	nuo 31 iki 45 metų	183	160	152	152	156
5.	Darbo stažas iki 3 metų	177	157	111	75	63
6.	Priimta	124	48	57	41	49
7.	Atleista					
	dėl neigiamų motyvų	31	24	23	9	12
	iš viso	87	84	70	29	37

Ilgainiui daugėjo patyrusių darbuotojų. 1993 metais iki 3 metų darbo policijoje stažą turinčių darbuotojų buvo 42 proc. visų pareigūnų, o iki 1997 metų jų skaičius sumažėjo 3 kartus ir buvo 14,3 proc.

Laisvų vietų transporto policijoje nagrinėjamu laikotarpiu beveik kasmet vidutiniškai būdavo apie 10 proc. Per pastaruosius ketverius metus kasmet į darbą būdavo priimama 9,6-14,2 proc. naujų darbuotojų ir atleidžiama iš darbo 6,8-19,6 proc. darbuotojų. 1992 metais buvo priimta daugiausiai - 124 žmonės, arba 28,4 proc., ir atleista daugiausiai - 87, arba 19,9 proc. Pastaraisiais metais gerokai sumažėjo atleidžiamų iš darbo dėl drausminių nuobaudų - nuo 7,1 proc. iki 2,1 proc. Taip pat sumažėjo ir įvairiomis drausminėmis nuobaudomis nubaustų transporto policijos pareigūnų skaičius. Daugiausia jų buvo nubausta 1992 metais - 101 pareigūnas, t.y. net 27,6 proc. Tai buvo bene pats sunkiausias transporto policijos veiklos laikotarpis. Transporto policijos valdybos vadovybės 1992 metų rugsėjo 24 d. operatyviniame pasitarime vyriausiasis komisaras V. Bagužis konstatavo, kad "šiais metais pastebimai pakriko tarnybinė drausmė. Tarnyboje ir darbo kabinetuose girtaujama, viršijami tarnybiniai įgaliojimai. Ypač bloga padėtis Vilniaus transporto policijos komisariate..." [6]. Vėlesnių metų drausminės nuobaudos bei kiti policijos veiklos rodikliai rodo, kad transporto policija įveikė savo vidinio gyvenimo sunkumus, dėl to netrukus ryškiai pagerėjo visi jos veiklos rodikliai. Per pastaruosius trejus metus, t.y. 1994-1996 metais drausminės nuobaudos taikytos ne daugiau kaip 17-18 proc. darbuotojų.

Iš 2 lentelės matyti, kad nagrinėjamu laikotarpiu, t.y. 1990-1996 metais didžiausias nusikalstamumo lygis Lietuvos transporto objektuose buvo 1991-1993 metais. Tuo metu kai kuriose Lietuvos vietose transporto darbuotojai buvo nesaugūs savo darbovietėse, su baime eidavo atlikti savo tiesioginių pareigų. Transporto policijos valdybos vadovybės operatyviniame pasitarime 1992 metų birželio 19 d. buvo konstatuota, kad Palemono geležinkelio stotyje "veikia ir siaučia įvairios nusikalstamos grupės. Plėšiami vagonai, geležinkelininkai bijo išeiti į darbą". Tuo metu Kauno transporto policijos komisariatas taip pat išgyveno didžiulius vidinius sunkumus: kadrų kaita buvo didžiulė, trūko net 25 proc. policijos darbuotojų ir kt.

2 lentelė. Nusikalstamumas Lietuvos transporto objektuose
1990-1996 metais

Eil. Nr.		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1.	Nusikaltimai							
	kriminaliniai	547	781	708	740	573	547	404
	ekonominiai	97	55	44	45	69	80	85
	kiti	19	14	20	26	19	19	16
	iš viso	663	850	772	811	661	661	505
2.	Vagystės							
	asmeninio turto	145	179	149	123	66	53	60
	valstybinio turto	383	499	433	509	395	395	299
	iš jų							
	krovinių	247	434	271	233	211	134	103
	spalvotųjų metalų			56	248	86	101	52
	iš viso	528	678	582	632	461	448	359
3.	Nepilnamečių nusikaltimai	37	43	42	32	22	58	29
4.	Nusikaltimai viešose vietose	182	217	255	213	135	167	138

Panaši padėtis tuo metu susiklostė ir kai kuriuose kituose Lietuvos transporto objektuose bei transporto policijos komisariatuose.

Svarstant 1993 metų pirmojo pusmečio Lietuvos transporto policijos darbo rezultatus, Transporto policijos valdybos vadovybės 1993 metų liepos 13 d. operatyviniame pasitarime buvo konstatuota, kad "per šį pusmetį dirbta blogai kaip niekad", kad tam tikra dalis trans-

porto darbuotojų “pradeda užsiiminėti komercija, o neretai ir nusikalstama veikla; įtraukiami dispečeriai, o kai kada ir mūsų pareigūnai”, kad Vilniaus transporto policijos komisariato veikloje “jaučiama nevaldoma anarchija”. Panašios mintys buvo išsakytos ir 1993 metų lapkričio 9 d. svarstant 9 mėnesių darbo rezultatus: “Užfiksuota 80 spalvotųjų metalų vagysčių, o išaiškinta tik 8. Vagiami ir pjaustomi net vagonai (...) Prieita iki kuriozų - gautas raštas, kad Jonavoje pavogta 30 tonų geležinkelio tilto atramų (...) Užfiksuotos 99 krovinių vagystės, išaiškintos tik 7. Užfiksuotos 10 bėgių vagysčių. Aiškinamas faktas dėl bilietų vagysčių. Į šį nusikaltimą įvertos visos kasininkės”. Tokių ir panašių faktų apie 1991-1993 metų laikotarpio nusikalstamumo būklę Lietuvos transporto objektuose ir sudėtingą padėtį transporto policijoje galima būtų pateikti ir daugiau. Visa tai byloja, kokia didžiulė nusikalstamumo banga tuo metu buvo užplūdusi Lietuvos transporto objektus ir kokia sudėtinga padėtis buvo transporto policijoje.

1994-1996 metais nusikalstamumas Lietuvos transporto objektuose sumažėjo beveik dvigubai: nuo 850 (1991 m.) iki 505 (1996 m.) nusikaltimų, tarp jų kriminalinių - nuo 781 iki 404.

Tarp transporto objektuose padarytų nusikaltimų vyravo valstybinio turto, ypač krovinių, vagystės. Jos sudarė apie pusę visų šios rūšies nusikaltimų. Didžiausias krovinių vagysčių Lietuvoje skaičius buvo užfiksuotas 1991 metais - 434, t.y. net 51 proc. visų tų metų nusikaltimų. Nuo 1992 metų mūsų šalyje buvo įvesta sukarinta traukinių apsauga, krovinių vagysčių skaičius pamažu ėmė mažėti ir 1996 metais jų skaičius sumažėjo iki 103, t.y. palyginti su 1991 metais sumažėjo daugiau kaip 4 kartus.

Pradinio kapitalo kaupimo Lietuvoje etape pakilus spalvotųjų metalų išvežimo iš Lietuvos bangai, nepaprastai padaugėjo jų vagysčių iš transporto objektų. Didžiausią mastą spalvotųjų metalų vagystės pasiekė 1993 metais. Tai buvo apie 40 proc. visų tų metų vagysčių, arba 30,6 proc. visų nusikaltimų. Spalvotųjų metalų vagysčių 1993 metais, palyginti su 1992 metais, padaugėjo net 4,5 karto. Tuo metu dėl masiškų spalvotųjų metalų vagysčių signalizacijos ir kitos geležinkelių įrangos iš Lietuvos geležinkelio buvo susidariusi net kritinė padėtis. Vėliau jų skaičius laipsniškai mažėjo ir 1996 metais buvo 1992 metų lygio.

Nepilnamečių padarytų nusikaltimų skaičius 1990-1996 metų laikotarpiu svyravo nuo 22 iki 58 nusikaltimų per metus, arba nuo 5 iki 9 proc. visų nusikaltimų.

Viešose vietose daugiausiai nusikaltimų buvo padaryta 1992 metais - 255. Per pastaruosius trejus metus, t.y. 1994-1996 metais jų skaičius sumažėjo beveik dvigubai ir 1996 metais buvo 138, arba 27,3 proc. visų nusikaltimų.

Iš 2 lentelės matyti, kad nusikalstamumas Lietuvos transporto objektuose ypač sumažėjo 1994 metais. Tik per vienerius metus nusikalstamumas sumažėjo 18,5 proc., o nagrinėjamo laikotarpio pabaigoje, t.y. 1996 metais, palyginti su 1993 metais, sumažėjo 38 proc. Transporto policijos vadovybės nuomone, pagrindinės nusikalstamumo sumažėjimo nuo 1994 metų priežastys buvo ne tik tai, kad sumažėjo gabenamų krovinių, bet ir Lietuvos Vyriausybės įvesta juodųjų bei spalvotųjų metalų supirkimo tvarka, taip pat mokesčių rinkimo tvarkos pakeitimai, akcinės bendrovės “Mažeikių nafta” naftos produktų pardavimo tvarkos pakeitimas, įvestas naftos produktų transportavimas pirkėjų jėgomis ir privaloma jų apsauga bei kitos valdžios priemonės. Taigi vyravusi krovinių gabenimo netvarka turėjo įtakos vagystėms bei nusikalstamumo bendram padidėjimui transporto objektuose 1991-1993 metais.

Iš 3 lentelės matyti, kad 1990-1996 metais transporto policija daugiausia dėmesio skyrė gaunamiems pareiškimams dėl padarytų nusikaltimų nagrinėti ir nusikaltimams išaiškinti. Daugiausiai pareiškimų dėl padarytų nusikaltimų Lietuvos transporto objektuose buvo gauta 1991 metais - 2281, o nagrinėjamo laikotarpio pabaigoje, t.y. 1996 metais, sumažėjo iki 1461, arba beveik dvigubai.

3 lentelė. Transporto policijos veikla 1990-1996 metais

Eil. Nr.	Veiklos rūšis	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1.	Išnagrinėta pareiškimų dėl nusikaltimų	2071	2281	1838	2098	2129	1361	1461

2.	Iškelta baudžiamųjų bylų pagal pareiškimus	581	764	710	923	614	591	508
3.	Išaiškinta nusikaltimų (proc.)							
	bendrai	31,7	38,8	42,8	36,0	49,4	48,0	55,9
	kriminalinių	31,8	33,2	38,4	32,8	46,3	43,7	50,3
	iš jų							
	krovinių vagysčių		24,7	38,0	15,8	26,9	38,2	37,2
	ekonominių		100	97,7	83,8	78,8	85,1	84,8
	kitų	40,0	86,7	87,5	65,4		37,5	46,7
4.	Išaiškinta asmenų, padariusių nusikaltimus	290	265	387	387	380	492	341
5.	Palydėta traukinių			350	420	1183	4121	4482

Daugiausiai baudžiamųjų bylų pagal išnagrinėtus pareiškimus buvo iškelta 1993 metais - 923 bylos. Nors nusikalstamumas, kaip jau buvo minėta, 1994-1996 metais sumažėjo, bet baudžiamųjų bylų tais metais buvo iškelta daugiau negu 1991-1993 metais. Tai rodo pastaruoju metu pagerėjusią transporto policijos veiklą.

Pastaraisiais metais ypač ryškiai pagerėjusią transporto policijos veiklą rodo ir tai, kad ištiriama daugiau nusikaltimų. 1990 metais buvo ištirta 31,7 proc. visų nusikaltimų, kriminalinių nusikaltimų - 31,8 proc., o 1996 metais - atitinkamai 55,9 proc. ir 50,3 proc.

Ypač daug buvo ištiriama ekonominių nusikaltimų - 80-90 procentų.

Krovinių vagysčių mažiausiai išaiškinta 1993 metais - tik 15,8 proc., o nagrinėjamu laikotarpiu - nuo 24,7 proc. iki 38,2 proc. Tuo tarpu kitų nusikaltimų buvo ištiriama nevienodai - nuo 40 proc. iki 87,5 proc., t.y. daugiau negu dvigubai.

Kad transporto objektuose buvo ištiriama gana nedaug nusikaltimų, didele dalimi lėmė ir objektyvios priežastys. Transporto objektai išsidėstę toli nuo gyvenamųjų vietovių, prie jų dažnai sunku privažiuoti; elektros tiekimo, automatikos, ryšių įranga bei kitos materialinės vertybės blogai saugomos, retai tikrinamos; transporto darbuotojai dažnai nelaiku pranešdavo transporto policijai apie padarytus nusikaltimus arba pranešdavo tada, kai jau būdavo pašalinti padariniai ir žala, sunaikinti visi pėdsakai. Antra vertus, dauguma kriminalinės policijos darbuotojų neturėjo teisinio išsilavinimo, labai stokojo operatyvinio darbo patirties ir kt.

Iš 3 lentelės matyti, kad lydėdama traukinius 1992-1996 metais transporto policija atliko didžiulį darbą užkardydama nusikalstamumą. Pirmaisiais metais, kai buvo įvestos traukinių palydos, buvo palydėta 350 traukinių, o 1996 metais - 4482, arba net 12,8 karto daugiau. Intensyvus keleivinių traukinių lydėjimas policijos jėgomis gerokai sumažino nusikalstamumą viešose vietose, sumažėjo vagysčių bei chuliganizmo atvejų traukiniuose.

Išvados

Apibendrinant pateiktą medžiagą galima teigti, kad per pirmuosius šešerius Lietuvos nepriklausomybės metus transporto policija gerokai išaugo ir sustiprėjo. Nepriklausomybės pradžioje ji išgyveno nemažai vidinių sunkumų, aktualūs buvo tarnybinės drausmės, net lojalumo nepriklausomai Lietuvai klausimai, o darbo kokybei tuo metu buvo skiriama nepakankamai dėmesio. Netrukus tie sunkumai buvo įveikti, išaugo jos profesinis lygis, patirtis, pagerėjo visi pagrindiniai veiklos rodikliai. Transporto policija tapo rimta administracine jėga, užtikrinanti teisėtumą Lietuvos geležinkeliuose, jūrų bei oro uostuose ir kituose mūsų šalies transporto objektuose.

□□□

LITERATŪRA IR ŠALTINIAI

1. **Mančinskas Č.** Milicijos reorganizavimas į policiją Lietuvoje 1990-1991 m. // Lemtingi posūčiai Lietuvos policijos istorijoje. - V., 1993.
2. **Lietuvos rytas.** 1996. Gegužės 18; Rugpjūčio 21, 31; Kovo 3; Gruodžio 19.
3. **Abraitis A.** Vilniaus miesto vyriausiojo policijos komisariato įkūrimas ir veikla 1990-1996 metais: diplominis darbas. - V., 1998 (mašinėraštis, 64 p.); **Dumčius A.** Lietuvos kelių policijos veikla 1990-1995 metais: diplominis darbas. - V., 1996 (mašinėraštis, 55 p.); **Gudonis G.** Viešojoji policija Lietuvoje 1990-1995 metais: diplominis darbas. - V., 1996 (mašinėraštis, 45 p.); **Petraškaitė V.** Viešojoji policija Lietuvoje 1990-1995 metais: diplominis darbas. - V., 1998 (mašinėraštis, 84 p.); **Razgys M.** Pasienio policijos veikla Lietuvoje 1990-1997 metais: diplominis darbas. - V., 1998 (mašinėraštis, 74 p.); **Zavistauskas G.** Savivaldybių policijos veikla Lietuvoje 1990-1996 metais: diplominis darbas. - V., 1996 (mašinėraštis, 52 p.); **Christauskas D.** Apsaugos policijos veikla Lietuvoje 1990-1995 metais: diplominis darbas. - V., 1996 (mašinėraštis, 29 p.); **Balynas V.** Klaipėdos miesto vyriausiojo policijos komisariato veikla 1990-1996 metais: diplominis darbas. - V., 1998 (mašinėraštis, 50 p.).
4. **Lietuvos** transporto policijos tarnybos archyvas (toliau – LTPTA). Transporto policijos valdybos nuostatai. – P. 1.
5. **Ten pat.** Transporto policijos komisariato nuostatai.
6. **Ten pat.** Transporto policijos valdybos operatyvinių pasitarimų protokolų knyga (1991-1997 m.). – P. 12.



Lithuanian Transport Police Activities in 1991-1995

Prof., Hab. Dr. Č. Mančinskas

Law Academy of Lithuania

SUMMARY

The article presents a general survey of Lithuanian transport police activities in 1991-1996. Transport police was the smallest subdivision of Lithuanian police office - it numbered about 400-440 executives, i.e. 2.4 per cent of all office workers. Transport police performed the functions of the public and criminal police in the railways, sea and air transport objects; i.e. investigated and prevented crimes, and protected public order. The integral whole of transport police consisted of the six commissariats (i.e. of Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šauliai, Šeštokai and of the commissariat of the air ports) - and of the central transport police office. There was the improvement of all transport police activities indicators at the end of this period, because the level of crimes was markedly reduced, and the levels of police executives professional competence and intelligence were markedly raised. So, Lithuanian Transport Police is now the serious anticriminal strength, upholding the public order in the railways, sea and air transport objects.

Jurisprudencija, 1998, t. 9(1)

INFORMACIJA MOKSLO DARBŲ RINKINIO “JURISPRUDENCIJA” AUTORIAMS

Rengiant straipsnius mokslo darbų rinkiniui “Jurisprudencija”, būtina laikytis šių reikalavimų.

Rankraštis turi būti atspausdintas dviem egzemplioriais 1,5 intervalu vienoje lapo pusėje, iš visų pusių paliekant ne siauresnį kaip 25 mm laukelį.

Straipsnis gali būti parašytas lietuvių, anglų, vokiečių arba kitomis kalbomis. Publikacijos struktūra turi atitikti mokslinių straipsnių reikalavimus. Būtina nurodyti tyrimų:

- 1) problemą; jos ištyrimo laipsnį;
- 2) tikslą;
- 3) objektą;
- 4) metodą;
- 5) pateikti rezultatus.

Straipsnio dalys išdėstomos tokia tvarka:

1. Antraštė (straipsnio pavadinimas, autoriaus (-ių) vardas (-ai) ir pavardė (-ės), įstaigos pavadinimas, adresas (taip pat ir elektroninio pašto), telefonas, pateikimo spaudai data.
2. Išsami santrauka (iki 200-500 žodžių) ta kalba, kuria parašytas straipsnis; santrauka anglų kalba (iki 200 žodžių).
3. Pagrindinis straipsnio tekstas. Jis gali būti suskirstytas į skirsnius (pvz.: 1.2.1., 2.2.1.).
4. Straipsnio pabaigoje būtinos išvados.
5. Lietuvių kalba spausdinamo straipsnio pabaigoje turi būti išsami santrauka anglų kalba, užsienio kalbomis spausdinamų straipsnių – lietuvių kalba.
6. Cituojamų šaltinių sąrašas. Sąraše šaltiniai pateikiami tokia tvarka, kokia cituojami tekste. Šaltiniai tekste nurodomi laužtiniuose skliaustuose.
7. Lentelės ir paveikslėliai pateikiami ant atskirų lapų.
8. Paveikslėlių, schemų, lentelių plotis 84 mm (per teksto stulpelį) arba 175 mm (per visą puslapį).
9. Jei tekstas rinktas kompiuteriu, pageidautinas diskelis; paveikslus, schemas pateikti atskirame diskelyje.

Tinkamiausi grafinių rinkmenų formatai – Tagged Image Format File (TIFF), PCX, Word for Windows, Corel Draw, Origin.

Straipsnis turi būti aprobuotas ne mažiau kaip dvių redakcinės kolegijos narių arba jų paskirtų recenzentų.

PASTABA. Šie reikalavimai parengti vadovaujantis Lietuvos mokslo tarybos 1997 11 14 raštu Nr. 239.

Leidinio redakcija