

AUTOMOBILIO STABDYMAS: TAKTINĖS PROCEDŪROS IR SAUGUMO STRATEGIJOS

Virgilijus Valeckas

Mykolo Romerio universiteto Viešojo saugumo fakulteto Policijos veiklos katedra
V.Putvinskio g. 70, LT-44211 Kaunas
Telefonai 30 36 59
Elektroninis paštas: wirgill@gmail.com

Pagrindinės sąvokos: rizika, taktika, policijos veiklos taktika, transporto priemonių stabdymas, saugumo strategijos.

Keywords: risk, tactics, police activities tactics, vehicle stops, tactical procedures and safety strategies.

Theme: Vehicle stops: tactical procedures and safety strategies.

SANTRAUKA

Policijos darbo specifika nulemia tai, kad dažnai tenka tikrinti vairuotojų dokumentus, surašyti procesinius dokumentus, o esant būtinumui ir sulaukyti pažeidėją ar nusikaltėlį. Atliekant visus šiuos veiksmus veikla vykdoma intensyvaus eismo dalyvių apsuptyje, būtent tai įpareigoja pareigūnus laikytis atsargumo stabdant transporto priemones ir taikyti teisingą taktiką.

Straipsnyje nagrinėjamas policijos patrulių veiklos organizavimas saugaus eismo užtikrinimo srityje, pareigūnų veiklos taktiniai aspektai stabdant transporto priemones. Suprantama, kad ne visos situacijos kelyje gali būti visiškai nuspėjamos, tačiau standartinių automobilių stabdymo situacijų ir veiksmų tipiškumas leidžia apibrėžti galimas bendrąsias automobilių stabdymo procedūras. Išanalizavus praktikoje darytas klaidas būdingas atliekant šiuos veiksmus pateikiamos rekomendacijos, kurios leistu pareigūnams veikti pirmiausia saugiai ne tik savęs atžvilgiu, bet ir stabdymo veiksmus atlikti taktiškai teisingai, leistų išvengti galimų skaudžių įvykių ateityje. Straipsnyje analizuojama užsienio šalių pareigūnų rengimo patirtis ir mokomosios metodinės priemonės automobilių stabdymo klausimais, kai užduotys vykdomos įprastomis darbo ir padidinto pavojaus sąlygomis. Straipsnyje susistemintai pateikiami tipinių situacijų pavyzdžiai, kurie palengvintų pareigūnams atlikti būtinas šioje veikloje procedūras.

IVADAS

Dirbdami sudėtingą ir įvairiapusišką viešosios tvarkos apsaugos darbą, rūpindamiesi eismo saugumu bei siekdami mažinti eismo pažeidimų skaičių, pareigūnai dažnai atsiduria ekstremaliose situacijose. Kiekvienoje situacijoje, policijos pareigūnas privalo veikti kvalifikuotai, tiksliai ir ryžtingai. Nuo pareigūnų veiksmų dažnai priklauso tolimesnė situacijos vystimosi kryptis, o neretai ir žmonių sveikata ir gyvybė. Aiškindamiesi įvykių priežastis, bendraudami su pažeidėjais, sulaikydami nusikaltėlius, jie turi griežtai laikytis teisėtumo. Pareigūnų sprendimo ir veiksmų efektyvumas priklauso nuo mokėjimo teisingai organizuoti sąveiką su piliečiais, tikslaus ir griežto įstatymų, norminių aktų, taktikos principų laikymosi.

Policijos veiklos universalumas įpareigoja ne tik eismo priežiūros pareigūnus, bet ir kitų veiklos sričių teisėsaugos pareigūnus sugebėti sukcentruoti savo sugebėjimus darbui keliose ir veikti suvokiant galimos rizikos tikimybę. Pareigūnai turi suprasti poreikį nuolat žinoti būdingų pavojų rūšis savo darbe ir nuolatos tobulinti įgūdžius pratybose taikant priimtinas ir efektyvias alternatyvas. Pareigūnai turi išmanyti ne tik automobilio stabdymo veiksmus, persekiojimo taktiką, bet visą taktikos elementų kompleksą nuo informacijos gavimo arba pranešimo apie eismo įvykius, automobilio stabdymo, automobilio persekiojimo, sąveikos su kitais pareigūnais, priverstinio stabdymo, išsidėstymo jį sustabdžius, vairuotojo ir keleivių sulaikymo ir saugaus jų pristatymo į policijos įstaigą atvejais.

Eismo įvykių dinamika ir situacijų kelyje pavojingumas įpareigoja ne tik pareigūnus bet ir visus eismo dalyvius stengtis būti atidesniais ir elgtis laikantis eismo taisyklių reikalavimų, kelyje važiuoti saugiai ir nuspėjamai siekiant išvengti pavojingų situacijų ir sunkių pasekmių.

Straipsnio tikslas: pirma, atskleisti saugaus eismo tarnybos pareigūnų veiklą reglamentuojančių norminių aktų pakankumą ir efektyvumą užtikrinant pastarųjų saugų pareigų vykdymą, antra sisteminės, lyginamosios analizės metodais pateikti konstruktyvią policijos pareigūnų veiksmų seką atliekant transporto priemonių stabdymą;

Tyrimo objektas: Lietuvos respublikos policijos patrulių vykdomas transporto priemonių stabdymas.

Tyrimo metodai: teoriniai, lyginamasis metodas, analizuojant policijos darbą eismo saugumo užtikrinimo srityje teisės aktus bei sisteminis analizės metodas nagrinėjant skirtingų autorių gvildenamas problemas. Naudotas ir matematinis metodas, tiriant astkiras prielaidas, priežastis ir siūlant pareigūnų rengimo metodikos tobulinimo kryptis.

Eismo dalyvių padėtis saugaus eismo sistemoje

Eismo dalyviai – tai beveik visi šalies gyventojai. Tas pats asmuo gali būti ir pėsčiuoju, ir vairuotoju, ir keleiviu. Toks socialinių vaidmenų kitimas įpareigoja asmenį įsisąmoninti elgsenos ypatumus. Modeliuojant eismo dalyvio ugdymui skirtą prevencinio darbo formas ir metodus, pravartu tirti eismo dalyvių grupių (pėsčiųjų, vairuotojų, keleivių, dviratininkų, vaikų ir suaugusiųjų) elgesio bruožus tam tikroje eismo aplinkoje¹. 2007 metų pabaigoje Lietuvoje buvo registruota daugiau kaip 1,97 mln. kelių transporto priemonių. Nuo Nepriklausomybės atkūrimo kelių transporto priemonių parkas išaugo beveik 2,4 karto. Lengvųjų automobilių skaičius 1000-iui gyventojų sudaro 81,4 proc. ES vidurkio. 2007 m. eismo intensyvumas atskiruose kelio Vilnius–Kaunas ruožuose buvo didesnis kaip 30 tūkst. transporto priemonių per parą. Padidėjo automobilių važiavimo greičiai, pasikeitė eismo sudėtis, padidėjo automobilių svoris ir ašies apkrovos. Daugelyje magistralinių ir krašto kelių dangos neatlaiko padidėjusių apkrovų. Dėl eismo intensyvumo augimo magistraliniuose ir krašto keliuose, automobilių skaičiaus padidėjimo, augančio tarptautinio tranzito daugėja transporto spūsčių didžiuosiuose miestuose ir jų prieigose. Skubiai spręstinos eismo saugos ir transporto neigiamo poveikio aplinkai problemos.

Kiekvienais metais užregistruojama daugiau kaip 6 tūkst. eismo įvykių, kuriuose žuvo ar buvo sužaloti žmonės. Dar daugiau eismo įvykių įvyksta, kai žmonės nenukenčia, bet apgadinamos kelių transporto priemonės, transporto infrastruktūros objektai, padaroma žalos aplinkai. Metiniai eismo įvykių nuostoliai šalies ūkiui sudaro apie 1,5 milijardo litų, t. y. apie 3% bendrojo vidaus produkto (kitų Europos šalių nuostoliai dėl eismo įvykių siekia 1–2% bendrojo vidaus produkto).

Siekiant sumažinti aukų skaičių Lietuvos keliuose bei sumažinti patiriamus nuostolius įgyvendinama Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 metų programa, kuria siekiama sudaryti sąlygas kryptingam ir ilgalaikiam eismo saugos gerinimui, numatant, kad eismo sauga keliuose būtų pasiekta ne mažinant žmonių judėjimo laisvę, bet padarant ją saugesnę².

Eismo dalyvių – vairuotojų, pėsčiųjų ir dviratininkų – padėtis ir rizikos laipsnis eismo saugumo sistemoje nėra vienoda: dėl vairuotojų kaltės įvyksta daugiau autoavarijų, tačiau jose

¹ Kelių policijos vykdymo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, Vilnius 2002

² Susisiekimo ministerijos 2008-2010 m. strateginis planas. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. kovo 7 d. įsakymas Nr. 3-77

labiau nukenčia pėstieji ir dviratininkai³. 2007 metais Lietuvoje užregistruota 6600 eismo įvykių. Juose 739 žmonės žuvo, 8234 sužeisti. Palyginti su 2006 metais, eismo įvykių skaičius padidėjo 21 įvykiu, arba 0,3 proc. Sužeistųjų skaičius sumažėjo 10, žuvo 20 žmonių mažiau, arba 2,6 proc. 1 lentelė. Eismo įvykių Lietuvoje statistika 2007 metai⁴

Iš viso		
Eismo įvykių	6600	100%
Žuvusiųjų	739	100%
Sužeistųjų	8234	100%

Iš jų šviesiu paros metu		
Eismo įvykių	4559	69,1%
Žuvusiųjų	401	54,3%
Sužeistųjų	5812	70,6%

Iš jų tamsiu paros metu		
Eismo įvykių	2041	30,9%
Žuvusiųjų	338	45,7%
Sužeistųjų	2422	29,4%

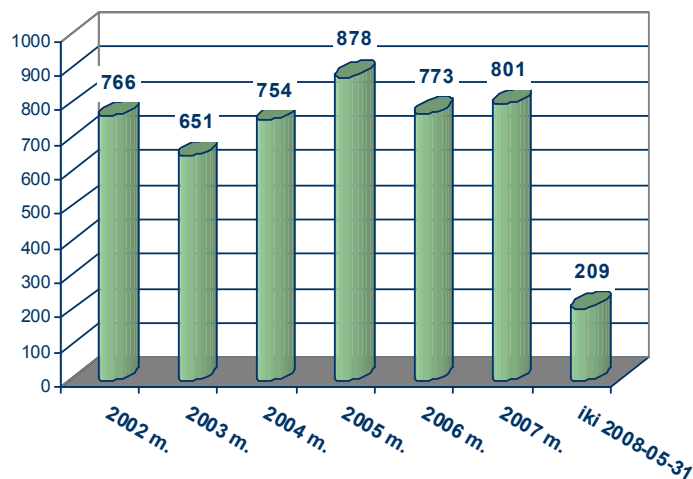
Žuvo		
Pėsčiųjų	69	9,3%
Vairuotojų	171	23,1%
Keleivių	126	17,1%
Dviratininkų	35	4,7%
Kitų	0	0,0%

Sužeista		
Pėsčiųjų	1344	16,3%
Vairuotojų	1817	22,1%
Keleivių	2165	26,3%
Dviratininkų	469	5,7%
Kitų	17	0,2%

Žuvo		
Pėsčiųjų	165	22,3%
Vairuotojų	80	10,8%
Keleivių	50	6,8%
Dviratininkų	38	5,1%
Kitų	5	0,7%

Sužeista		
Pėsčiųjų	785	9,5%
Vairuotojų	704	8,5%
Keleivių	825	10,0%
Dviratininkų	100	1,2%
Kitų	8	0,1%

2 lentelė. Eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo (žuvo ar buvo sužaloti) žmonės dėl neblaivių vairuotojų kaltės⁵



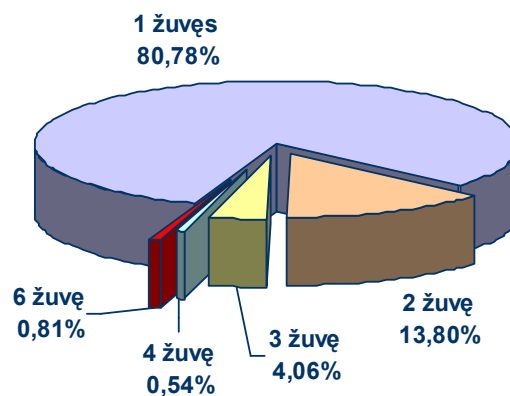
³ Kelių policijos vykdymo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, Vilnius 2002

⁴ Konferencijos medžiaga tema „Saugaus eismo kultūros ugdymas šalyje“, Lietuvos eismo priežiūros tarnyba, Vilnius 2008

⁵ Ten pat.

- 2007 metais Lietuvoje per parą iš viso buvo užregistruojamas 281 eismo įvykis. Per valandą įvykdavo 12 eismo įvykių.
- Per parą buvo užregistruojama 18 eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės.
- Per parą vidutiniškai žuvo 2 žmonės.
- Per parą buvo sužeidžiami 23 žmonės.
- Per parą eismo įvykiuose nukentėdavo 25 žmonės.
- Kas valandą eismo įvykyje buvo sužeistas 1 žmogus.

3 lentelė. Žuvusių žmonių skaičius eismo įvykiuose 2007 metais⁶



Pavojaus suvokimas

Transportinio traumatizmo ir avaringumo statistika nerodo ryškių teigiamų poslinkių saugaus eismo užtikrinimo srityje. Koks yra policijos pareigūnų atliekamo prevencinio darbo poveikis saugiam eismui užtikrinti? Kokia įtaką veiklos rezultatams turi pareigūno asmuo? Šie ir panašūs neatsakyti klausimai išlieka ankstesnių mokslininkų darbuose ir šiandien analizuojant šias problemas⁷.

Šiuolaikinio viešosios policijos pareigūno tarnybos aplinka ir pavojai gatvėje priklauso nuo jo sugebėjimo suvokti, įvertinti, ir reaguoti į pavojaus požymius. Nusistovėjusi praktika, pareigūno tarnybos laikas, įvykiai, tipiškų situacijų vertinimas laikui bėgant parodė, kad su patirtimi pareigūno įgūdžiai pavojaus suvokime, įvertinime ir reagavime turi tendenciją silpnėti.

⁶ Konferencijos medžiaga tema „Saugaus eismo kultūros ugdymas šalyje“, Lietuvos eismo priežiūros tarnyba, Vilnius 2008

⁷ Kelių policijos vykdymo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, Vilnius 2002

Vertinant policijos įstaigoms duotus nurodymus organizuoti vienasmenį patruliavimą, ši aplinkybė nesuteikia pareigūnui didesnio saugumo jausmo galimų išbandymų aplinkoje. Vienasmenio patruliavimo ypatumai: vienam pareigūnui patruliuoti galima tik šviesiu paros metu, tik centrinėse gatvėse, kur, prireikus, pas patrulį galėtų labai greitai atskubėti pagalba ir t.t. Tokiu būdu siekiama, bent šviesiu paros metu, padengti didesnę miestų ir gyvenviečių plotą⁸. Akcentuojama kad, gyventojams nelabai svarbu koku būdu bus užtikrinta visuomenės rimtis, asmens ir visuomenės saugumas, žmogaus teisių ir teisėtų interesų apsauga. Gyventojai nori matyti kuo daugiau pėsčiųjų patrulių, tikisi jų neatidėliotinos pagalbos ir jaustis saugiai. Toliau dėstomi pagrindiniai kriterijai, kurių turi būti laikomasi vykdant patruliavimą:

- vienasmenis patruliavimas turi būti vykdomas tik šviesiu paros metu;
- vienasmenis patruliavimas turi būti vykdomas tik centrinėse miestų ir gyvenviečių dalyse, jam turi būti garantuota greita pagalba (pastiprinimas);
- vienasmenis patruliavimas efektyvus vietose, kuriose yra didelė žmonių sankaupa, tačiau ji nesiejama vieningų motyvų (pvz. tai ne sporto sirgaliai, ne politinių ar religinių judėjimų nariai ir pan.), taip pat kitose vietose, į kurias gali greitai atvykti pastiprinimas;
- policijos pareigūnas, kuriam pavestas vienasmenis patruliavimas privalo turėti ne mažesnę nei trejų metų darbo patrulinėje tarnyboje stažą;
- vienasmenį patrulį draudžiama siųsti į buitinius konfliktus, jam draudžiama imtis sankcijų prieš daugiau nei du pažeidėjus;
- vienasmenis patrulis tarnybos metu privalo turėti visas specialiąsias priemones, šaunamąjį ginklą, radijo ryšio priemonę bei šviesą atspindinčią liemenę. Rekomenduotina turėti elektros šoko prietaisą, lengvą neperšaunamą liemenę, diktofoną. Siektina, kad kiekvienas policijos patrulis tarnybos metu turėtų GPS įrenginį, kuris patruliuojančiam pareigūnui suteiktų didesnę saugumo jausmą, o pajėgų valdymo prasme operatyvaus valdymo padalinio pareigūnas (budėtojas) turėtų galimybę realiu laiku matyti pajėgų išdėstymą atitinkamuose sektoriuose, bei reaguoti į situacijos pokyčius.

Policijos pareigūno rengimo metodikoje pareigūnams dėstoma policijos veiklos (profesinės taktikos) disciplina, kurioje akcentuojama, kad bet kokioje situacijoje policijos pareigūnas privalo užtikrinti saugumą ne tik pats sau, bet ir savo kolegoms, aplinkiniams žmonėms. Visi veiksmai turi būti teisėti, neviršyti įstatymu leidžiamų normų. Pareigūno

⁸ Lietuvos policijos departamento įsakymas Nr. 5-S-6289 „Dėl vienasmenio patruliavimo organizavimo“. Vilnius 2008

uždavinys – apsaugoti piliečius nuo neteisėtų pažeidėjų veiksmų, save ir savo kolegą nuo pavojaus ir tuo pačiu metu neutralizuoti patį pažeidėją bei padaryti jam kuo mažiau žalos. Kaip pasielgs policijos pareigūnas kiekvienoje situacijoje sunku numatyti, tačiau situacijos metu pareigūnai turėtų prisilaikyti tam tikrų taktikos principų, vienas tokių taktikos principų užtikrinančių efektyvų tarnybinių pareigų vykdymą ir reagavimą į galimus ir pastebėtus pažeidimus, patruliavimą vykdyti dviems pareigūnams.

Policijos patrulių veiklos instrukcija (patvirtinta Lietuvos policijos generalinio komisaro 2002 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 660 // Žin., 2003, Nr. 23-985, Nr. 23-986), 3 skyrius. Policijos patrulių veiklos organizavimas. <... Patruliui, kurį sudaro du ir daugiau pareigūnų, vadovauja vyresnysis pareigūnas, kurį skiria patrulių pamainos tarnybą organizuojantis pareigūnas. Patrulio vyresnysis atsako už tikslų nustatytos tarnybos tvarkos ir užduočių vykdymą, patiktų priemonių tinkamą naudojimą ...>, <... Tarnybos laikas, vieta ir trukmė nustatomi taip, kad patrulių skaičius būtų didžiausias tuo paros laiku ir tose vietose, kur dažniausiai padaromi teisės pažeidimai ...>, <... Patruliuoti pėsčiomis ar dviračiais nustatytame sektoriuje turi būti skiriami du pareigūnai. Išimtiniais atvejais, kai vykdomos specialios užduotys (eskortavimas, lydėjimas, darbas prie mokyklų, eismo reguliavimas ir pan.), objektų apsauga, patruliuojama su tarnybiniu šunimi ar kitos užduotys, policijos įstaigos vadovo ar jo įgalioto pareigūno sprendimu patruliuoti gali būti skiriamas vienas pareigūnas ...>.

Eismo priežiūros patrulių kvalifikacijos tobulinimo programoje akcentuojama „profesionalios viešosios policijos patrulių tarnybos sistemos sukūrimas ir universalių policijos patrulių parengimas reikalauja policijos pareigūnų profesionalumo. Todėl policijos patruliai turi įgyti kompleksinių žinių apie visų viešosios policijos rūšių, užtikrinančių viešąją tvarką, veiklos darbo organizavimo principus“⁹. Šios mokymo programos tikslas supažindinti ne tik kelių policijos patrulius su prevencijos tarnybos, apsaugos, bet ir viešosios policijos patrulių darbo organizavimu, kad jie galėtų atlikti universalios policijos patrulio funkcijas.

Stebint įvykių ir permainų kontrastą, struktūrinės ir veiklos uždavinių permainas pareigūnų tarnyboje rizikos veiksniai išlieka nepakitę. Grėsmė vykdant patruliavimą policijos pareigūnui nukentėti išlieka. Ir ne tiek daug pareigūno saugumą užtikrinančių priemonių juose numatyta.

Pareigūno veiksmai stabdant transporto priemones ir pavojaus santykis

⁹ Eismo priežiūros patrulių kvalifikacijos tobulinimo programa, Vilnius 2002

Automobilio stabdymas yra vienas iš pavojingiausių veikslių ne tik todėl, kad jame gali būti ginkluotas ir pavojingas asmuo, bet ir todėl, kad gatvėje eismo sąlygos yra pavojingos.

4 lentelė. Eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo žmonės 2007 metais*

Eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės skaičius Iš viso - 6448	<ul style="list-style-type: none"> • Automagistralėse – 171 • Gyvenvietėse – 3713 • Negyvenamose vietose - 2564
Žuvo Iš viso - 740	<ul style="list-style-type: none"> • Automagistralėse – 51 • Gyvenvietėse – 172 • Negyvenamose vietose - 517
Sužeista Iš viso - 8042	<ul style="list-style-type: none"> • Automagistralėse – 218 • Gyvenvietėse – 4301 • Negyvenamose vietose - 3523

* duomenys teikiami Statistikos departamentui prie Lietuvos Respublikos vyriausybės patikslinta 2008-06-19

Vertinant pateiktus duomenis, tikimybė nukentėti šviesiu paros metu (3 lentelė) ir gyvenvietėse yra pakankamai akivaizdi. Pareigūnams šiuo požiūriu svarbu atitinkamai vertinti padėtį gatvėje, elgtis saugiai ir vadovautis taktinio pobūdžio rekomendacijomis. Svarbu žinoti principinius saugumo ir kontrolės elementus, kurie yra svarbūs atliekant automobilio stabdymą. Teisingai atliekant savo veiksmus, galima išvengti nelaimės sau ir aplinkiniams.

Kelių eismo taisyklių 62 punkte nustatyta, jog tikrinančio uniformuoto policijos pareigūno stabdomas, transporto priemonės vairuotojas privalo ją sustabdyti. Asmeniui policijos pareigūnas privalo prisistatyti t. y. kreipdamasis į asmenį turi pasisveikinti, elgtis pagarbiai, pasakyti policijos įstaigos ir (ar) padalinio pavadinimą, savo pareigas, pavardę, trumpai ir aiškiai išdėstyti kreipimosi priežastį ir tikslą. Tikrinančiam pareigūnui vairuotojas privalo paduoti dokumentus neišlipdamas iš automobilio. Į patrulinį automobilį pažeidėją ir kitus asmenis policijos pareigūnas gali pakviesti kai asmenis reikia nuvežti į sveikatos priežiūros įstaigą ar seniūnijos patalpas; kai reikia įforminti eismo įvykio dokumentus; kai asmenį reikia supažindinti su matavimo prietaiso (-ų) rodmenimis; kai reikia įforminti teisės pažeidimo dokumentus; kai reikia padėti į keblį padėtį patekusiems eismo dalyviams. Asmuo privalo vykdyti teisėtus policijos pareigūno reikalavimus. Taigi, jei vairuotojas kviečiamas į policijos tarnybinių automobilį dėl minėtų priežasčių, asmuo privalo į jį eiti.

Kaip tinkamai ir saugiai sustabdyti transporto priemonę? Norint sustabdyti transporto priemonę, pareigūnas turi pasirinkti gerai matomą pakankamai platų kelio ruožą. Vairuotojui neturi būti netikėtas policininko gestas. Patrulinis automobilis turėtų būti pastatytas statmenai važiuojamajai daliai, tačiau už važiuojamosios dalies. Jei negalima pastatyti automobilio statmenai važiuojamajai daliai, galima jį pastatyti transporto priemonių važiavimo kryptimi, kiek galima dešiniau kelkraštyje. Policininkas turi stovėti už patrulinio automobilio tarsi už priedangos¹⁰. Taip apibūdinami bendrieji policijos pareigūno veiksmai stabdant transporto priemonės tipinėje situacijoje.

Jei norima sustabdyti pažeidėją važiuojant patruliniu automobiliu, atliekami tokie veiksmai: pažeidėjo automobilis pavejamas, patruliniame automobilyje įjungiami šviesos ir garso signalizacija ir per garsiakalbį vairuotojui liepiama sustabdyti automobilį¹¹.

Stabdyti pažeidėjo automobilį gali ne tik policijos patrulis vykdamas tarnybą su transporto priemone, pastebėjęs įtartinais važiuojantį automobilį ar automobilį pažeidusį eismo taisyklių reikalavimus gali ir pėsčiasis patrulis, tačiau kaip teisingai turėtų būti atliekamas šis veiksmas nėra detalizuojamas. Taip pat nėra aišku kaip taktiškai teisingai pareigūnui atlikti transporto stabdymą kai eismo dalyviai vyksta skirtingo tipo transportu. Skirtingu metų laiku, esant skirtingomis oro sąlygomis ir transporto priemonių įvairovei (dviratis, motociklas, vadeliotojas, skirtingų modelių ir klasės lengvieji ir krovininiai automobiliai) turi ypatumų, kurie gali turėti įtakos saugiam pareigūnų darbui keliuose. Policijos darbo praktikoje dažnai pasitaiko atvejų, kai stabdomo automobilio techninės charakteristikos yra labai išpūdingos, todėl tokį transportą vienam policijos ekipažui gali būti sudėtinga sustabdyti ar sulaikyti.

Kai vairuotojas mato patrulio reikalavimą sustoti, jis gali sulėtinti greitį, bet tęsti judėjimą ir po kurio laiko sustoti, pažeidėjas gali pravažiuoti nurodytą stabdymo vietą, įsukti į greitkelį, užvažiuoti už pastato, įsukti į kiemą ir pan. Tai gali būti nepatyręs vairuotojas, kuris paprasčiausiai išsigando ir pasimetė, arba tai daroma tiksliai tam, kad suderinti asmenų tarpusavio versijas ir veiksmus, paslėpti įkalčius ir pan.

Dažniausiai taikomas automobilių stabdymo būdas, kai pareigūnas stovėdamas kelkraštyje stabo transporto priemonę. Pareigūno priėjimas - policijos automobilio vairuotojas, priartėdamas prie automobilio, turėtų elgtis taip:

- stebėti pažeidėjus visą laiką,

¹⁰ V. Giršvildas, S. Skvernelis "Transporto priemonių stabdymas", mokomasis leidinys, Lietuvos teisės akademija, Vilnius 1998

¹¹ Ten pat.

- artintis iš kairės pusės,
- sustoti prie galinės automobilio dalies, įvertinti bagažinę,
- įvertinti galines sėdimąsias vietas ir salono vidų,
- priėti prie vietos, netoli automobilio vidurio, lygiai už galinio vairuotojo durelių krašto,
- stebėti asmenis tiek automobilio priekyje, tiek esančius galinėje dalyje.

Pareigūnas porininkas, turėtų elgtis taip:

- priartėti iš dešinės pusės,
- sustoti automobilio gale iš dešinės,
- stebėti transporto priemonėje esančius asmenis,
- būti pasirengusiam padėti pirmajam pareigūnui¹².

Daugelyje atveju tai nesukelia didelių pavojų pareigūnų veiksmams, tačiau jei vairuotojas nepaklūsta reikalavimui sustoti, situacija tampa padidinto pavojaus. Tokiose situacijose tikėtina bus vykdomas pažeidėjo persekiojimas ir stabdymas atliekamas iš persekiojimo padėties.

Analizuojant norminius dokumentus reglamentuojančius pareigūnų darbą nėra detalizuotos šios padidinto pavojaus situacijos, todėl tikėtina, jog pareigūnai gali pasielgti netinkamai tampa ir pagrindu jog bus priimami nepatys saugiausi ar taktiškai teisingi sprendimai. Kaip taisyklė pareigūnai savo automobilį kai sustoja persekiota transporto priemonė stato vienodai, neatsižvelgdami į vietovės tipą, aplinką, situaciją, priedangas.

Padidinto pavojaus situacijoje labai svarbu išanksto pasirinkti tinkamą stabdymo ir persekiojimo taktiką, pavyzdžiui jei persekiojamas sunkiasvoris ir didelės masės ar gabaritų automobilis. Jų stabdymas skiriasi nuo stabdomų lengvųjų automobilių. Dėl jų dydžio ir svorio daugiau laiko reikia skirti sustabdymui. Policijos ekipažui reikia parinkti platesnį kelkraštį ar kelio juostą tam, kad saugiai pastatyti automobilį. Kadangi triukšmas ir dideli gabaritai sunkvežimio vairuotojui dažnai neleidžia pastebėti policijos automobilio, todėl ekipažas privalo išvažiuoti į kitą juostą ir su įjungtu garsiniu signalu bei švyturėliais duoti signalą sustoti. Sustabžius tokį automobilį reikia taktiškai teisingai pastatyti policijos automobilį. Jei ekipažas nusprendė automobilį pastatyti priekyje sustojusios transporto priemonės, tai atstumas turėtų būti ne mažiau kaip 10 metrų nuo sunkvežimio kabinos. Jei ekipažas nusprendė sustoti iš galo, tai atstumas turėtų būti ne mažiau kaip 5 metrai¹³.

¹² Greg Connor. Vehicle stops. FBI Academy. 1990

¹³ V. Serapinas, L. Karosas, S. Masiulionis, V. Janonis, A. Kestėnis. Policijos patrulio bendroji taktika, Vilnius 1998

Kai stabdomas ir policijos automobiliai sustojo, policijos pareigūnams reikia žinoti, kad vairuotojo veiksmai neatitiks pareigūno įsivaizduojamus. Reikia pasiruošti „veikti“ pagal situaciją susiklosčiusias aplinkybes. Per labai trumpą laiko tarpą pareigūnams reikia atlikti daug veiksmų, bet pirmiausias veiksmas, tai savo ir kolegų saugumo užtikrinimas, tik po to visi kiti formalumai. Vairuotojas gali tik spėlioti, dėl kokių priežasčių yra sustabdytas, tačiau jeigu jis žino, kad turi daiktų kurie draudžiami, išgėręs, ar sprunka iš įvykio vietos, paieškomas, gali imtis kraštutinių priemonių, kad išvengtų sulaikymo ar baudos ir t.t.

Automobilio persekiojimas ir stabdymas padidintos rizikos situacijoje

Kai yra žinoma, kad stabdomas asmuo yra nusikaltėlis, tai sudėtinga situacija, nes tokie asmenys nenuspėjami dėl savo veiksmų. Jie gali būti ginkluoti ir pradėti šaudyti bet kuriuo momentu. Todėl persekiojimo ir sulaikymo taktika skirsis nuo įprastos situacijos. Jei policijos pareigūnai ruošiasi sulaikyti asmenis važiuojančius automobiliu, tai šį uždavinį turi atlikti ne mažiau kaip du tarnybiniai automobiliai.

Jei automobilį su nusikaltėliais persekioja vienas automobilis, būtina ekipažui iškviešti pastiprinimą .

Jei įmanoma, sekti automobilį reikia ne arčiau kaip 15 metrų atstumu. Stabdymui reikia pasirinkti vietą, kur geras matomumas, netoli priedanga, nedaug pėsčiųjų, nedidelis transporto eismas. Jei įtariamasis nori sustabdyti automobilį vietoje, kuri policijai nepalanki, garsiakalbiu nukreipti jo judėjimą į reikiamą vietą. Neteisinga privažiuoti prie automobilio norint atkreipti vairuotojo dėmesį. Tai suteiks vairuotojui galimybę taikytis į pareigūnus. Jei persekiojamas automobilis staiga sustos, policijos automobilis gali likti priekyje, kas yra labai pavojinga. Jei pareigūnai sustoja, tiksliai savo sustojimo vietą būtina pranešti budėtojiui.

Stabdant nusikaltėlį, kai pareigūnų ekipažą pastiprina kitas policijos patrulio ekipažas, pirmą policijos automobilį reikia statyti už persekiojamojo automobilio truputį kairiau, kad būtų sudarytas saugus koridorius, o naktį tai leis apšviesti automobilio saloną, bei apakinti vairuotoją per galinio vaizdo veidrodėlį. Pastiprinimo automobilis sustoja įstrižai ties sustabdytu automobilio šonu iš vairuotojo pusės, blokuoja eismą visoje juostoje, o naktį apšviečia visą vairuotojo pusę. Policijos pareigūnai privalo išlaikyti tokį atstumą, kad būtų galima atidaryti abiejų policijos automobilių dureles taip, kad liktų vietos pareigūnams nurodžius pažeidėjui praeiti tarp automobilių.

Negalima iš karto eiti link sustabdyto automobilio. Sustojus reikia likti savo vietose arba išsidėstyti už automobilio kaip priedangos, duoti komandas per garsiakalbį. Policijos pareigūnai privalo išlaipinti visus automobilyje sedėjusius asmenis. Vienas iš išlaipinimo būdų yra į vairuotojo pusę. Išlipę vairuotojo pusėje, jie turėtų mažiau galimybių pasipriešinti ar pabėgti.

Policijos pareigūnų veiksmai sustabdžius automobilių padidintos rizikos atveju

Neužtenka policijos pareigūnams žinoti taktinius veiksmus persekiojant ar stabdant automobilį. Jie turi mokėti saugiai prieiti prie jo, išlaipinti asmenis, patikrinti automobilį, sulaikytuosius saugiai pristatyti į policijos įstaigas.

Pagrindinio automobilio pareigūnas (automobilis padėtis paskui pažeidėjo automobilį) vairuotojas duoda visas komandas garsiakalbiu, taip pat komandas pašaliniams asmenims smalsuoliams pasitraukti į saugią zoną. Esant reikalui komandas gali pakartoti 1-ojo automobilio pareigūnas porininkas esantis už priedangos, jei asmenys nutaria lipti iš keleivio pusės. Išlipę asmenys turi atsistoti centre trikampio, kurį sudaro trys automobiliai. Vairuotojo reikia paklausti ar automobilyje yra draudžiamų ir pavojingų daiktų.

Jei vis dėl to priverstinį automobilio stabdymą reikia atlikti be pastiprinimo, tokiu atveju blokuojant kelią iš priekio, pareigūnai atsiduria nesaugioje pozicijoje, kurioje automobilyje esantys asmenys pareigūnus puikiai mato. Todėl šioje situacijoje, pareigūnas sėdintis keleivio pusėje greitai užima poziją saugioje zonoje už patrulinio automobilio, stebi ir kontroliuoja vairuotoją ir keleivius, policininkas vairuotojas užima poziciją ties variklio zona, duoda vairuotojui ir keleiviams komandas išlipti, jei nepaklūsta laukiamas pastiprinimas.

Visais pavojingo stabdymo atvejais iš pradžių pareigūnai turi įvertinti situaciją, savo pajėgas, visus pašalinius aplinkos faktorius, stabdomų asmenų veiksmus ir ketinimus, pašalinių žmonių buvimą ir veiksmus, eismo ir kitas sąlygas, lemiančias teisingos persekiojimo ir stabdymo taktikos pasirinkimą.

Persekiojama ir priverstinai stabdoma transporto priemonė gali būti, kai:

- Transporto priemonės vairuotojas nepaklūsta policijos pareigūno reikalavimams sustoti ir bando pabėgti nuo jo;
- Žinoma informacija arba įtariama, kad transporto priemonė ar joje važiuojantys asmenys paieškomi;

- Transporto priemonės vairuotojas sukelia realią grėsmę eismo dalyvių bei kitų žmonių sveikatai ir gyvybei;

Persekiojamai transporto priemonei signalizuojama garso ir šviesos signalais. Persekiojimo metu informaciją nuolat reikia pateikti policijos operatyviniam budėtojui arba artimiausiai policijos įstaigai, postui.

Persekiojimo metu budėtojas, gavęs informaciją, privalo operatyviai organizuoti priverstinio stabdymo policijos užkardas funkcionuojančiuose policijos postuose, nukreipdamas visas įmanomas pajėgas. Tokiu atveju naudojami priverstinio stabdymo įrengimai „ežys“ arba užtvarai, įrengti iš sunkiasvorių transporto priemonių, patrulinių automobilių ir pan.

Policijos ekipažas, matydamas, kad persekiojamos transporto priemonės vairuotojas nereaguoja į teisėtus jų reikalavimus sustoti ir nėra galimybės užkirsti kelią, gali savarankiškai priverstinai stabdyti, apie tai informavęs budėtoją. Neesant ginkluotam ar aktyviam pasipriešinimui, policijos automobilis gali priverstinai stabdyti savo automobiliu, spausdamas persekiojamąjį prie kelkraščio. Praktikoje ši persekiojimo situacija dažna, tačiau aiškaus veiksmu reglamentavimo taip pat pasigendama.

Persekiojant transporto priemones, kurios nepakluso teisėtiems pareigūnų reikalavimams gali būti panaudota griežčiausia priverstinio stabdymo priemonė – šaunamasis ginklas. Policijos pareigūnai turi teisę panaudoti šaunamąjį ginklą, vadovaudamiesi Lietuvos Respublikos policijos veiklos įstatymo 25-uju straipsniu, kuris reglamentuoja šaunamojo ginklo panaudojimą, tačiau jo nedetalizuoja. Galima nurodyti 3 pagrindinius atvejus, kai toks ginklo panaudojimas pateisinamas:

- kai transporto priemonė naudojama pavojingam kėsinimui atlikti ir esant būtinumui atremti tokį kėsinimą;
- ulaikant nusikalstamą veiką padariusį asmenį, kai jis bando pabėgti transporto priemone;
- esant būtinumui sustabdyti transporto priemonę, kai vairuotojas akivaizdžiai nepaklūsta pareigūno reikalavimui sustoti ir tolesnis jo vairavimas kelia grėsmę kitų žmonių saugumui.

Būtina žinoti, kad ginklo panaudojimas prieš transporto priemonę neturi pasireikšti kaip šūvis į transporto priemonėje sėdintį asmenį. Šūvis į asmenį gali būti pateisinamas tik tuo atveju, kurį numato Policijos veiklos įstatymo 2-oji dalis. Todėl ginklo panaudojimas prieš transporto priemonę turi sukelti minimalią riziką asmens gyvybei ir sveikatai. Šauti galima į automobilio padangas ir iš nedidelio atstumo. Be to, kai automobilio greitis labai didelis, kyla pavojus, kad

peršovus padangas jis gali tapti nevaldomas ar apsiversti. Tuomet kyla pavojus ne tik automobilyje sėdintiems asmenims, bet ir kitiems eismo dalyviams. Nepateisinama šauti į automobilį esant intensyviai eismui, kai aplink yra kitų automobilių ir pėsčiųjų, nes tai labai padidina atsitiktinio žalos padarymo riziką. Todėl, kai nėra aplinkybių, suteikiančių teisę panaudoti šaunamąjį ginklą, policijos pareigūnai, nebūdami įsitikinę, kad šaunamuoju ginklu nebus sužaloti asmenys, ginklo naudoti negali ir turi būti pasirengę transporto priemonę stabdyti kitais būdais.

Po išpėjamųjų šūvių gali būti šaudoma ir į transporto priemonę tam, kad padaryti techninių gedimų, priverčiančių ją sustabdyti. Nepaklusimas teisėtiems pareigūno reikalavimams sustoti kvalifikuojamas kaip pasipriešinimas policijos pareigūnui, todėl leidžiama panaudoti specialiąsias priemones ir prieš visus stabdomoje transporto priemonėje važiuojančius asmenis. Priverstinai stabdant, policijai padaryta materialinė žala pateikiama kaip civilinis ieškinyas asmeniui, vairavusiam persekiojamą automobilį.

Šios minėtos situacijos turi teisę būti realizuojamos tačiau praktikoje jos tampa labai komplikotos ir dažnai teisiškai kvalifikuojamos kaip nepagrįstos. Štai šaunamojo ginklo panaudojimo pavyzdys pateiktas knygoje „Lietuvos baudžiamoji teisė. Pirmoji knyga“ Vytautas Piesliakas. - Vilnius : Justitia, 2006. <...2004 m. Šiaulių apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegijos nuosprendžiu, T.B buvo nuteistas už tai, kad eidamas tarnybos pareigas kaip Šiaulių raj. Policijos Komisarariato Viešosios policijos patrulinės tarnybos būrio kelių patrulis, ir patruliuodamas nustatytu maršrutu kelyje Ryga-Šiauliai-Tauragė-Kaliningradas kartu su vyr. policininku R.K. stabdė automobilį “Mitsubishi Space Vagon”, kuriuo vairuotojas prieš tai buvo pažeidęs Kelių eismo taisyklių reikalavimus. Stabdomam automobiliui nesustojus, iš T.B. savo tarnybinio ginklo pistoleto PM iššovė du šūvius į automobilio, kuriuo važiavo keturi nepilnamečiai J.L., E.M., G.K. ir T.V., galinį dešinį ratą, tačiau pataikė į galvą automobilį vairavusiam nepilnamečiui J.L., kuris nuo padaryto sunkaus pavojingo gyvybei kūno sužalojimo mirė ligoninėje...>. Knyga skiriama teisės specialybę studijuojantiems studentams ir teisininkams praktikams, baudžiamuosius įstatymus taikantiems savo kasdiniame darbe.

Sekantis pavyzdys <... 2008 m. balandžio 10 d. informacinis portalas Alfa.LT. Kauno policija apšaudė sprunkantį automobilį. Kauno policijos pareigūnai apšaudė reikalavimui sustoti nepaklususį ir pasprukti bandžiusį automobilį. Kaip informuoja Policijos departamentas, trečiadienį 19.48 val. Raudondvario pl. policijos pareigūnams nestojo automobilis Subaru Legacy, kurio vairuotojas, padidinęs greitį, nuvažiavo. Persekiojant automobilį, Kauno raj., ties

Šilelio kaimu, Kauno m. VPK vyresnysis patrulis K. P. iššovė iš tarnybinio ginklo „Glock 17“ septynis kartus į automobilio ratus ir peršovė automobilio priekinę padangą.

Automobilį vairavęs G. U. (gim. 1988 m.) ir kartu važiuavęs M. J. (gim. 1988 m.) apklausti ...>.

Persekiojimo metu, esant galimybei, būtina suderinti persekiojimą vykdančio patrulio ir priverstinį stabdymą specialiosiomis priemonėmis organizuojančių pareigūnų bendrus veiksmus.

Atvejai, kada transporto stabdymas pereina į persekiojimą ir priverstinį stabdymą

1. Važiavimo pobūdis kelia abejonių dėl vairuotojo sugebėjimo vairuoti transporto priemonę.

Stebintys eismą pareigūnai privalo atkreipti dėmesį į tuos vairuotojus, kurie vairuoja neatsargiai, savo važiavimo stiliumi išsiskiria iš kitų eismo dalyvių. Labai dažnai nesaugaus ir prasto vairavimo priežastis būna tai, kad vairuotojas neblavus, apsvaigęs nuo narkotinių medžiagų ar vaistų, neturintis vairuotojo pažymėjimo. Tokie vairuotojai, vengdami atsakomybės, dažnai nepaklūsta policijos patruliui sustoti ir stengiasi pabėgti. Tokie pabėgimai dažnai baigiasi skaudžia nelaime, nes nuo narkotinių medžiagų ar alkoholio apsvaigusio vairuotojo reakcija sulėtėja, todėl greitai pasikeitus eismo sąlygoms jie neišvengia nelaimės. Ta pati problema su vairuotojais, neturinčiais vairuotojo pažymėjimo.

2. Kyla įtarimas, kad vairuotojas pasišalinęs iš eismo įvykio.

Jei po autoįvykio vairuotojas pasišalina, policijos budėtojas arba patrulis, surinkęs informaciją apie įvykį bei pabėgusį automobilį, apie tai informuoja visus patrulius. Dažnai tokį automobilį policijos patruliai aptinka „karštomis pėdomis“, tuomet prasideda persekiojimas, kuris beveik visuomet baigiasi sulaikymu. Tokiam vairuotojui nėra ką prarasti, todėl tam, kad pabėgti jis imasi kraštutinių priemonių.

3. Kyla įtarimas, kad vairuotojas ar keleiviai dalyvavo darant nusikaltimą.

Dauguma sunkių, iš anksto suplanuotų nusikaltimų padaroma vienaip ar kitaip panaudojant transporto priemonę. Todėl tikimybė, kad maršrute dirbantis patrulis akis į akį susidurs su ginkluotu pasipriešinimu labai didelė. Patruliui, ypač naktį, būtina atkreipti dėmesį į sunkiai pakrautus automobilius, kurie išvažiuoja iš įmonių, ar įtartinai sukiojasi prie kokios nors įstaigos. Patruliai privalo reaguoti ir tuomet, kai mato, kai naktį į automobilį kraunami kokie tai daiktai. Patruliai, dirbantys užmiestyje, privalo atkreipti dėmesį pamiškėse ar arti vandens telkinių besisukiojančius automobilius. Jais gali važinėti vagys arba brakonieriai. Pasitaiko atveju, kai vairuotojai, pamatę patrulinį automobilį, bando apsisukti, pasukti į šoną. Iš tokių veiksmų galima įtarti, kad vairuotojai vengia susitikti su patruliu. Tokiu atveju, patrulis

privalo pasivyti automobilį ir jį patikrinti. Su tokia problema nuolat susiduria muitinės kriminalinės tarnybos pareigūnai, kurie patruliuodami apylinkėse dažnai aptinka kontrabandinius automobilius, kurie vengdami susitikimo arba sulaikymo bando pasprukti miško ar kitokiose vietovėse.

4. Vogtų transporto priemonių persekiojimas

Maršrute dirbantis patrulis, gavęs pranešimą apie vogtą automobilį, privalo stabdyti visas tos markės ir spalvos automobilius neatsižvelgdamas į valstybinius numerius. Sustabdžius tokį automobilį neužtenka patikrinti vairuotojo pažymėjimą bei transporto priemonės registracijos liudijimą. Reikia patikrinti ir sutapatinti automobilio agregatų bei dokumentuose pateiktus numerius. Nors šiais laikais automobilių vagys tapo labai išradingi ir išlūsi, stabdomi jie nesustoja ir stengiasi pasišalinti bet koku būdu, ar su transportu, ar be jo. Kadangi Vilniaus mieste per parą pavogiama nuo 5 iki 10 autotransporto priemonių, policijos patruliui reikia būti visuomet budriems, nes bet kokią minutę gali prasidėti gaudynės po miestą, kur eismas labai didelis, o sulaikymo metu reikia pasirūpinti savo ir pašalinių eismo dalyvių saugumu.

Visuose anksčiau išvardintuose persekiojimo ir stabdymo būduose figūravo vienas automobilis ir du pareigūnai arba du automobiliai ir keturi pareigūnai. Tačiau viename ekipaže gali dirbti trys arba net keturi patruliai.

IŠVADOS

1. Nagrinėtos situacijos ir veiksmai stabdant transporto priemones pateikti daugiau standartiniai (klasikiniai), tačiau leidžiantys suvokti jog taktiniai veiksmai ir procedūros taikant jas atitinkamai transporto priemonių kategorijai, tikėtinai galimų įvykių modeliavimas į ateitį, atitinkamos veiklos pareigūnų darbe organizavimas, saugaus elgesio kaip prioriteto iškelimas į pagrindinius veiklos kriterijus leistu sustiprinti policijos funkcijų vykdymą. Žinant pagrindinius policijos veiklos taktikos principus, pareigūnams privalu juos taikyti visose situacijose, tai leistų jiems veikti taktiškai teisingai, adekvačiai ir tikėtina saugiai aplinkinių ir savo paties atžvilgiu.
2. Pareigūnai nors ir sugeba teisingai vairuoti tarnybos transportą, sėkmingai vykdo transporto priemonių persekiojimą tačiau vairavimas ekstremaliomis situacijomis reikalauja pastovaus žinių ir įgūdžių tobulinimo, būtinas tokio pobūdžio pratybų ir praktinių seminarų sisteminis ir dažnesnis organizavimas. Tokiose pratybose ar seminaruose turi būti plačiau nagrinėjamos šaunamojo ginklo ir prievartos priemonių

- panaudojimo situacijos, leidžiančios geriau suvokti šios problemos aspektus, analizuoti galimus teisingus sprendimo būdus, gerinti turimų priemonių taikymo efektyvumą.
3. Šaunamojo ginklo panaudojimo pavyzdžiai liudija jog šaudymas į sprunkančią transporto priemonę yra sudėtingas pareigūno gebėjimų išbandymas. Minėti pavyzdžiai leidžia teigti jog pareigūnai nepakankamai paruošti šaudyti į judančią transporto priemonę. Tai liudija įvykiai, kurių metu sužeidžiami ar mirtinai sužalojami žmonės. Dalis pareigūnų nepakankamai rimtai vertina savo darbą, todėl ekstremalios situacijos metu daro daug klaidų, pasitaiko nesulaiko pažeidėjo, o kartais nukenčia ir patys.

LITERATŪRA

1. Lietuvos Respublikos Policijos veiklos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 90-2777.
2. Lietuvos Respublikos Valstybės sienos apsaugos tarnybos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 92-2848.
3. Lietuvos Respublikos Valstybės sienos ir jos apsaugos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 42-1192.
4. Lietuvos Respublikos Nacionalinio saugumo pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1997, Nr. 2-16.
5. Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų kodeksas // Valstybės žinios. 1985, Nr. 1-1.
6. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios. 2000. Nr.92-2883.
7. Susisiekimo ministerijos 2008-2010 m. strateginis planas. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. kovo 7 d. įsakymas Nr. 3-77.
8. LR policijos Generalinio komisaro įsakymas „Dėl specialiųjų šviesos ir garso signalų įrengimo bei naudojimo kelių transporto priemonėse instrukcijos patvirtinimo“ pakeitimo, 2005. Nr. 5-V-580 Vilnius.
9. Lietuvos policijos Generalinio komisaro 2002 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 660 „Dėl Policijos patrulių veiklos instrukcijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 23-985, Nr. 23-986.
10. Kelių policijos vykdymo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, Vilnius 2002.

11. Prievartos priemonių panaudojimo policijos veikloje teisinis vertinimas. Lietuvos policijos mokymo centras, Vilnius 2001.
12. Lietuvos policijos departamento įsakymas Nr. 5-S-6289 „Dėl vienasmenio patruliavimo organizavimo“. Vilnius 2008.
13. A. Maulius. Eismo kontrolės pagrindai, Vilnius 1996.
14. V. Giršvildas, S. Skvernelis. Transporto priemonių stabdymas, Vilnius 1998.
15. V. Serapinas, L. Karosas, S. Masiulionis, V. Janonis, A. Kestėnis. Policijos patrulio bendroji taktika, Vilnius 1998.
16. Eismo priežiūros patrulių kvalifikacijos tobulinimo programa, Vilnius 2002.
17. Greg Connor. Vehicle stops. FBI Academy. 1990.
18. Military police traffic operations. An Army training literature production. By the U.S. Army Police School. Fort Mc Clellan, Alabama. 1977.
19. Konferencijos medžiaga tema „Saugaus eismo kultūros ugdymas šalyje“, Lietuvos eismo priežiūros tarnyba, Vilnius 2008.

VEHICLE STOPS: TACTICAL PROCEDURES AND SAFETY STRATEGIES

Virgilijus Valeckas

Mykolas Romeris University

S U M M A R Y

Keywords: risk, tactics, police activities tactics, vehicle stops, tactical procedures and safety strategies.

Police daily activities are to stop vehicle and to check drivers documents, write procedural documents, and if needed apprehend transgressors. However, officers must nonetheless be prepared to apply one or more of the techniques when provided with the proper environmental conditions and sufficient legal and moral justification.

This article analyses officers work when organizing non-hazardous stopping of vehicle. Of course the use of any of the forcible stop techniques obviously can increase the hazard level to the fleeing driver, the public, and the officers involved, but standard vehicle forcible stops allow determining common forcible stop procedures. After analyzing mistakes made in practice, guidelines are given for the officers to act safely for the sake of himself and the others. This

article contains officers preparation experience and educational methodical means concerning vehicle stopping when tasks are done in different conditions. In this article you'll find typical examples which will ease the procedures done by officers.