

Фиг. 1.

то скоростта на някой от заместниците превиши 85 м/ч, шерифът получава автоматично SMS. Ако някой от автомобилите превиши 100 м/ч, шерифът пак получава SMS. През последните 5 години шериф Уецъл наблюдава съществен спад в броя на жалбите, подавани относно начина на шофиране на заместник-шерифите, а тежките катастрофи почти изчезват.

Комитетът за пътна безопасност към Международната асоциация на полицейските началници и специален отдел в Националната служба за пътна безопасност през 2010 г. поръчаха създаването на видеоклип "Днес твоят ден ли е?", в който с емоционално обръщение роднини и колеги призовават скоростта да бъде намалена и да се използват обезопасителните колани. В допълнение Международната асоциация на полицейските началници ратифицира резолюция, с която призовава всички висшестоящи полицаи да налагат на своите подчинени ползването на обезопасителните колани.

БЪЛСНАТИ СЛУЖИТЕЛИ

За 24 години (1987 - 2010) 278 служители са блъснати и убити от превозни средства, което се равнява на почти един убит месечно. От тях 60% от случаите са станали, докато полиците са регулирали движението, помагали са на граждани и т.н., а останалите 40% - докато са участвали в пътни ограничения и блокади. По закон служителите на реда,

които регулират трафика, разследват произшествия и участват в блокади, са задължени да носят светлоотразителни жилетки с висок клас на видимост съгласно националните стандарти.

За да се намалят допълнително опасностите при работа по пътищата, полицейските началници трябва да си партнират с производителите на автомобили, за да изследват и да намерят по-безопасни начини за позициониране на полицейските автомобили по време на блокади и други дейности, изискващи спиране и престой на автомобили. Служителите на реда трябва да бъдат обучени да идентифицират и да използват за спиране места извън платното за движение и отбивките за спиране, предназначени за други автомобили (когато това е удачно). Департаментът по транспорта е необходимо да обсъди възможностите за изграждане на шумни ленти с цел предпазване от произшествия, вследствие на напускане на платното за движение.

САМОУВЕРЕНОСТ

За период от 14 години (1997-2010 г.) средната възраст на загиналите полицаи при произшествия е 38 г., а средната продължителност на полицейския им стаж е 10 г. Трима научни работници от ФБР отбелязват, че "опитните служители, които много пъти в миналото им са се отървавали без проблеми, започват да се осланят само на опита и да си мислят, че могат точно да преценяват хората

и ситуацияите. Те стават самоуверени. **Самоувереността е най-опасният враг за опитния полицай.**

ЛЕНТИ ЗА ПРИНУДИТЕЛНО СПИРАНЕ (ПУКАНЕ НА ГУМИ)

Лентите за принудително спиране (ЛПС) са най-често използваното средство за прекратяване преследването на автомобили. През 2009 г. тези ленти са използвани в 63% от случаите за прекратяване на преследване, а през 2010 г. случаите на използване на лентите нарастват на 68%. Използването на ЛПС обаче не е безопасно. След смъртта на първия полицай, блъснат и убит по време на поставяне на ЛПС през 1996 г., още 19 полицаи са намерили смъртта си в САЩ при такива обстоятелства.

Службата за пътна безопасност и изследователският център в Минесота са изследвали за двегодишен период 26 737 преследвания и се е установило, че при 2080 (7,8%) от тях са използвани лентите за принудително спиране, като в 239 случая животът на полиците е бил сериозно застрашен.

Националният фонд в памет на полицейски служители в свой доклад отбелязва, че през 11-те месеца на 2011 г. 50 служители на реда са били убити, като 9 от тях са загинали по време на преследване, а 5 от тях по време на използване на лентите за принудително спиране. С началото на новата година* трябва отново да подложим на оценка обстоятелствата, които продължават да убиват нашите служители, да намерим и приложим по-ефективни средства за намаляване на рисковете. Статистическите данни, посочени по-горе, безспорно показват предвидимия аспект на смъртните случаи с полицейските служители, така че на превантивните действия следва да се отдаде подобаващо значение. Няма по-подходящо време от настоящия момент да се предотврати това, което е убивало нашите служители толкова много години. ✧

По информация от сайта на IACP www.policchiefmagazine.org

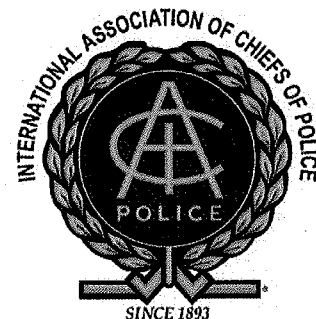
* 2012 г. - бел.нр.

МЕЖДУНАРОДНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

*Инициативи за безопасност по
пътниците*

Предвидимото е предотвратимо

*Ричард Аитън - пенсиониран началник на Полицията във Фредерик, Мериленд, технически мениджър във
Международната асоциация на полицейските началници*



За много хора от сферата на правоприлагането, заглавието на настоящата статия веднага ни подсеща за Гордън Греъм - пенсиониран капитан от Калифорнийския пътен патрул, адвокат и мениджър на риска, който години наред предлагаше на професионалистите в областта на правоприлагането така нужните съвети за повишаване на сигурността на служителите и намаляване на разходите, чрез елиминиране на лошите практики, избягване на съдебните дела и загуба на време. Докато продължаваме да оценяваме високо прекрасните презентации на Греъм, за съжаление не успяваме да научим неговите уроци. Наскоро ФБР публикува изследването **"Убити и нападнати служители на реда през 2010 г."**, а Националната служба за пътна безопасност - **"Характеристики на случаите на смърт при органите на реда в случаи на пътни инциденти"**. Документите за съжаление показват, че не сме слушали достатъчно внимателно лекциите, така че да успеем да намалим смъртността по време на работа на нашите служители. Докладите подчертават запазване на тенденцията за висока смъртност на служители на реда за повече от десетилетие и нашето явно мълчаливо бездействие, спрямо тези трагедии. Не трябва никога да забравяме, че зад числата в тези документи се крият лични трагедии за съпрузи и съпруги, родители, братя и сестри, деца, съседи, колеги. За период от 13 години (1998-2010) броят на загиналите служители на полицията в САЩ следствие на път-

нотранспортни произшествия е с 254 повече (37%) от загиналите при действия по противодействие на престъпността (фиг. 1). Настоящата статия набелязва основните причини за смъртни случаи при произшествия сред служителите на реда и предлага стратегии за намаляване на безсмислената загуба на живот.

ВИСОКИ СКОРОСТИ БЕЗ ПРЕДПАЗНИ КОЛАНИ

Две трети от служителите, загинали при произшествия, са намерили смъртта си при пътни катастрофи - 87% с автомобили и 13% с мотоциклети. Превишената скорост, съчетана с непоставянето на колани, твърде често води до катастрофи с тежки последици. През 27-годишния период 1982-2008 г., "превишената или несъобразена скорост" е вторият най-често срещан фактор за произшествия. За 29 години, от 1980 г. до 2008 г. 42% от служителите на реда, загинали при пътни катастрофи, не са носили предпазен колан.

Полицията в Лас Вегас, Невада, само през 2009 г. загуби двама служители, а един бе тежко ранен при придвижване с висока скорост към инцидент без предпазен колан. Шериф Дъглас Гилеспи от окръг Кларк в Невада казва: "Предпочитам да наказвам служителите си за неползване на колан, отколкото да организирам поредното погребение." Шериф Гилеспи изисква от своите служители винаги да поставят предпазен колан. Това условие отпада само при условие че автомобилът се движи със скорост, по-малка от 15 мили/ч, и се очаква водачът

или пътниците да предприемат незабавни полицейски действия веднага след спиране на автомобила. Той ограничава и максимално разрешената скорост на придвижване към инцидент на 20 м/ч, с изключение на случаите на преследване. Не е чудно, че през първите 6 месеца на 2010 г., в сравнение със същия период на 2009 г., катастрофите с автомобили на полицията в Лас Вегас са намалели с 14%, а катастрофите, причинени от висока скорост - с 68%, докато в същото време пробегът е нараснал с 12%. Също така катастрофите с участие на полицаи в Лас Вегас бележат спад с още 19% за периода октомври 2010 г. - септември 2011 г. - от 606 на 494. Нараняванията и материалните щети също намаляват през този 12-месечен период. Действията говорят повече от думите. Бившият директор на щатската полиция в Илинойс Лари Трент прилага политика, сходна с тази в Лас Вегас, напомняйки, че разликата във времето между това да изминеш 10 мили с 80 м/ч и със 100 мили в час е 90 секунди. Той попитал служителите си колко пъти пристигането с 90 секунди по-рано е имало някакво реално значение, като подчертал, че служителите, които са прегърпели катастрофа, шофирайки бързо към местопроизшествие с цел да окажат помощ, всъщност не са оказали никаква помощ. Шерифът на окръг Оклахома сити Джон Уецъл въвежда проактивна система за известяване, която прави заместниците му отговорни за собственото им шофиране. Кога-