

إنفاذ قوانين المرور

تطوير ممارسات مكتب رئيس الشرطة
لتعزيز السلامة المرورية

تم الإعداد بالشراكة مع:

People Power, Eastside for All و Congolese Integration Network
Washington for, Transportation Choices Coalition, Washington
a project of Washington Community Alliance, Black Lives

نوفمبر 2025



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

إنفاذ قوانين المرور

تغيير ممارسات مكتب رئيس شرطة المقاطعة من أجل تحسين السلامة على الطرق



OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT

يُضطلع مكتب King County Office of Law Enforcement Oversight (OLEO) بدور الرقابة المستقلة على مكتب رئيس شرطة المقاطعة (Sheriff's Office)، إذ تُجري تقييمات موضوعية وتحقيقات مستقلة، إلى جانب تقديم توصيات لصياغة سياسات مستندة إلى الأدلة وموجهة مجتمعيًا ومركزة على مبادئ الإنصاف. وبغية إعداد هذه التوصيات، يعقد مكتب OLEO شراكات مع منظمات التنمية المجتمعية ويقيم أواصر التعاون معها.

بيانات التواصل مع مكتب OLEO

الهاتف: 206-263-8870 📞

البريد الإلكتروني: OLEO@kingcounty.gov ✉️

الموقع الإلكتروني: kingcounty.gov/OLEO 🌐

ملاحظة بشأن البيانات: يحرص مكتب OLEO على استخدام البيانات الخاصة بمقاطعة King لضمان دقة النتائج البحثية وملاءمتها. مع ذلك، وفي الحالات التي لا تتوفر فيها بيانات على مستوى المقاطعة، يعتمد مكتب OLEO على البيانات المتوفرة على الولاية أو المستوى الوطني للاسترشاد بها في توجيه النتائج البحثية.

تتوفر تنسيقات أخرى

يرجى الاتصال بالرقم 206-263-8870
أو TTY: 711

جدول المحتويات

3	الملخص التنفيذي
5	مقدمة
8	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في King مقاطعة
8	مرحلة التواصل
9	ممارسات مكتب رئيس شرطة المقاطعة
10	توصيات لصياغة السياسات
11	توصيات
12	التوصية الأولى
15	التوصية الثانية
17	التوصية الثالثة
20	التوصية الرابعة
22	الخاتمة
23	التعليقات الختامية

تقرير من إعداد:

Lea Hunter، Molly Webster، Simrit Hans
Katy Kirschner

بالتعاون مع: Eastside، Congolese Integration Network،
Transportation، People Power Washington، For All
Choices Coalition، فضلاً عن الإسهامات المقدمة من
Washington for Black Lives؛ وهو أحد المشروعات التي تتبع
Washington Community Alliance



EASTSIDE
FOR ALL



People
Power
Washington

Transportation Choices



WASHINGTON FOR
BLACK
LIVES

التقرير من تحرير:

Liz Dop

المخلص التنفيذي	مقدمة	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King	التوصيات	الخاتمة
-----------------	-------	----------------------------------------------------	----------	---------

الملخص التنفيذي

حول هذا التقرير: أسلوب العمل والمسار الموجّه مجتمعيًا

يستعرض هذا التقرير مساعي مكتب OLEO وشركائه المجتمعيين التي تهدف إلى دراسة ممارسات إنفاذ القانون التي يطبقها مكتب رئيس شرطة المقاطعة، فضلًا عن إصدار أربع توصيات لوضع إستراتيجية لإنفاذ قوانين المرور تتسم باعتمادها المكثف على البيانات ومبادئ الإنصاف والتركيز بشكل أكبر على السلامة.

ويمثّل هذا التقرير باكورة مشروعات السياسات الموجّهة مجتمعيًا التي أطلقها مكتب OLEO، وأنجزت في إطار التعاون مع شركائنا في Congolese Integration Network، Eastside For All، و People Power Washington، و Transportation Choices Coalition، إلى جانب الإسهامات المقدمة من Washington for Black Lives؛ وهو أحد المشروعات التي تتبع ^a Washington Community Alliance.

لجمع المعطيات اللازمة لإعداد هذا التقرير، يواصل مكتب OLEO وشركاؤه مع رواد الطرق في مقاطعة King للاستماع إلى آرائهم وأولوياتهم فيما يتعلق بالمخاطر المرورية وإستراتيجيات إنفاذ القوانين. وأجرى مكتب OLEO أيضًا مقابلات مع الموظفين في مكتب رئيس شرطة المقاطعة لمعرفة المزيد حول سياسات المؤسسة وممارساته بشأن إنفاذ قوانين المرور. إضافة إلى ذلك، فقد حلل مكتب OLEO بيانات إنفاذ قوانين المرور الخاصة بمكتب رئيس شرطة المقاطعة عن الفترة 2020-2024 لفهم المشهد الحالي لإنفاذ قوانين المرور في مقاطعة King، مع إجراء استطلاع للرأي عن أفضل الممارسات الوطنية والتوجهات السياسية المعتمدة في المناطق المماثلة. وعُرضت على شركاء OLEO جميع النتائج التي توصلت إليها الأبحاث. قد شارك في صياغة التوصيات الأربع الموجّهة مجتمعيًا الصادرة في هذا التقرير شركاء OLEO واعتمدها جميعًا.

وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون

على الرغم من أن مكتب رئيس شرطة المقاطعة يضع السلامة المرورية في صدارة أولوياته، تفتقر المؤسسة إلى إستراتيجية شاملة لإنفاذ قوانين المرور. إذ تُترك مسألة إنفاذ القانون لتقدير النواب الفرديين، ما يترتب عليه اتباع أسلوب عمل مختلط في إنفاذ قوانين المرور. لا يستعين المكتب بالبيانات بصورة منتظمة للاسترشاد بها في إنفاذ قوانين المرور في كل دوائر الشرطة التي تتبعه، ولا يجمع البيانات كاملة في جميع حالات الاستيقاف المرورية. وهذا بدوره يعني أن مكتب رئيس شرطة المقاطعة يفتقر إلى القدرة على تقييم ما إذا كانت ممارساته في إنفاذ قوانين المرور تتسم بالفعالية أم لا أو معرفة كيفية تحسينها. علاوة على ذلك، لا يستطيع المكتب قياس ما إذا كانت المخالفات المرورية تُطبّق على نحو يتصف بالإنصاف أو التحقق من وجود أوجه تفاوت تمييزية، وذلك نظرًا إلى أنه لا يجمع بيانات ديموغرافية ذات صلة بحالات الاستيقاف المرورية.

أظهر التحليل الذي أجراه مكتب OLEO أن ما يزيد على نصف حالات الاستيقاف المرورية (أي نسبة 52%) التي نظمها مكتب رئيس شرطة المقاطعة في الفترة 2020-2024 كان تستهدف المخالفات المرورية التي يشكل فيها سائق المركبة خطرًا محددًا من شأنه التسبب في إيذاء النفس أو الغير، ومنها على سبيل المثال انتهاء تسجيل المركبة أو تعطل المصباح الخلفي. **أشارت النتائج التي توصل إليها مكتب OLEO إلى أن الفرصة لا تزال سانحة أمام مكتب رئيس شرطة المقاطعة للاستفادة من الموارد المحدودة، وتحويل تركيزه لإعطاء الأولوية إلى إستراتيجيات إنفاذ قوانين المرور المستندة إلى البيانات والمركزة على السلامة.**

يدعو المناصرون في Washington وعلى المستوى الوطني إلى توجيه موارد إنفاذ القانون إلى خفض معدل حالات الوفاة الناجمة عن الحوادث المرورية، بالتوازي مع مطالبتهم بالتصدي إلى أوجه التفاوت العرقية والاقتصادية الناجمة عن الممارسات التقليدية لإنفاذ قوانين المرور. وأظهرت الأبحاث أن حالات الاستيقاف المرورية في مختلف أرجاء الولايات المتحدة تعامل أصحاب البشرة الملونة والمجتمعات المحلية المنخفضة الدخل بصورة غير متناسبة¹ لذا صاغ مكتب OLEO وشركاؤه التوصيات الواردة في هذا التقرير بهدف التصدي لأوجه التفاوت التمييزية في مجال إنفاذ قوانين المرور، وتحسين مستويات السلامة المرورية لجميع رواد الطرق في مقاطعة King.

^a لقراءة المزيد حول عملية إعداد إطار العمل للإرشاد المجتمعي اضغط هنا.

توصيات

1.

مراجعة التوجيهات المتعلقة بالسياسات لإعطاء الأولوية لإنفاذ قانون المخالفات المرورية المتعلقة بالسلامة، وتقييد حالات الاستيقاف المرورية غير المتعلقة بالسلامة، ووضع إستراتيجية شاملة للمؤسسة لإنفاذ قوانين المرور المعتمدة على تحليل البيانات.

- 1.1 إيلاء الأولوية لنقاط التفتيش المرورية المتعلقة بالسلامة
- 1.2 تقييد حالات الاستيقاف المرورية غير المتعلقة بالسلامة.
- 1.3 تقديم الإرشادات التوجيهية المستندة إلى البيانات إلى النواب لتعزيز مستويات السلامة المرورية.
- 1.4 اتباع تدابير غير عقابية لمعالجة الأسباب الجذرية للمخالفات المرورية.

2.

وضع قيود على الاستجواب وحظر عمليات التفتيش التي تتم بعد الموافقة في أثناء حالات الاستيقاف المرورية دعمًا لحقوق السائقين وللحد من أوجه التفاوت العرقية عند إنفاذ القانون.

- 2.1 إلزام النواب بقصر نطاق استجواباتهم خلال التفتيش المروري على السبب الرئيسي الذي استدعى التوقيف.
- 2.2 إلزام النواب بضرورة إبلاغ السائق على الفور بالسبب الأولي للتوقيف فور التواصل معه.
- 2.3 الامتناع عن "عمليات التفتيش التي تتم بعد الموافقة" في أثناء حالات الاستيقاف المرورية.

3.

جمع البيانات المتعلقة بحالات الاستيقاف المرورية كافة، بما في ذلك البيانات الديموغرافية، وتنفيذ أفضل الممارسات في جمع البيانات والاحتفاظ بها وتحليلها من أجل الارتقاء بمستويات الشفافية وتعزيز مبدأ المساءلة.

- 3.1 جمع البيانات من جميع حالات الاستيقاف المرورية وتحليلها.
- 3.2 جمع البيانات الديموغرافية المتعلقة بعمليات التوقيف المرورية وتحليلها.
- 3.3 ترشيد ممارسات جمع البيانات.

4.

في حال كان مكتب رئيس شرطة المقاطعة يدرس إمكانية توسيع نطاق ممارسات إنفاذ قوانين المرور الآلية، فإنه يتعين على مقاطعة King، كشرط مسبق، تكليف جهة مستقلة لإجراء دراسة للجدوى ومسائل الإنصاف، واشتراط المشاركة الموسّعة للمجتمعات المحلية في التطبيق المحتمل لممارسات إنفاذ القانون الآلية.

- 4.1 لا يجوز لمكتب رئيس شرطة المقاطعة الشروع في تطبيق أي ممارسات جديدة أو إضافية آلية لإنفاذ القانون حتى توضح دراسة الجدوى ومسائل الإنصاف مسارًا لكيفية الحد من المخاوف المتعلقة بالخصوصية الإنصاف.
- 4.2 يجب أن تتسم أي خطط مستقبلية لتطبيق ممارسات إنفاذ القانون الآلية الإضافية بكونها موجهة مجتمعيًا وتستهدف التصدي للأسباب الجذرية للمخاوف المتعلقة بالسلامة المرورية.

مقدمة

شهدت جهود المناصرة في مجال السلامة المرورية نموًا ملحوظًا في السنوات الأخيرة، بالتزامن مع الاتجاهات المقلقة حيال حالات الوفاة الناجمة عن الحوادث المرورية

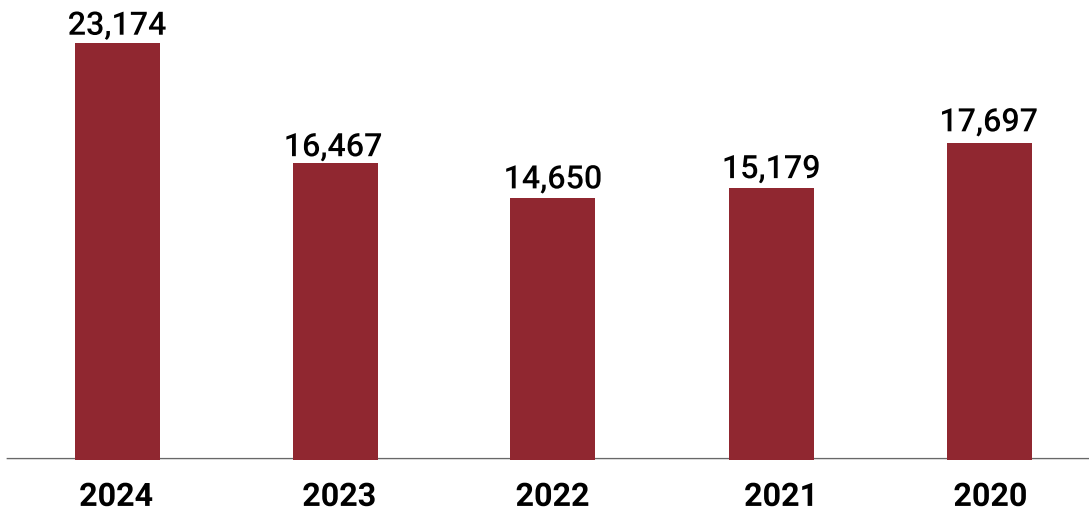
أعلى معدل وفيات ناجمة عن حوادث المرور خلال 33 عامًا

تُعد حوادث تصادم المركبات السبب الرئيسي لحالات الوفاة في الولايات المتحدة.² فعلى الصعيد الوطني، ارتفعت الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية ارتفاعًا حادًا خلال جائحة فيروس كورونا المستجد (COVID-19)، فيما سُجل تحسنًا تدريجيًا في معدل الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية خلال العامين الأخيرين على المستوى الوطني، بيد أن وتيرة التحسن بدت أبطأ في ولاية Washington، إذ سجلت معدلات الوفاة الناجمة عن حوادث الطرق أعلى معدل لها خلال 33 عامًا في عام 2023.³ وقد شهدت مقاطعة King اتجاهات مماثلة، إذ وقع 118 حادث تصادم نتج عنها وفيات في المناطق التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة في الفترة 2024-2020.^{4,5}

خلال جائحة COVID-19، قلصت العديد من المناطق جهود إنفاذ قوانين المرور نظرًا لتراجع أعداد السيارات على الطرق وحث خبراء الصحة الجماهير على الحد من التواصل المباشر بين الأفراد قدر الإمكان.⁵ وقد اتبعت سلطات إنفاذ قوانين المرور في مقاطعة King نمطًا مماثلًا، وبهذا انخفضت حالات الاستيقاف المرورية بدءًا من 2022 وخلال هذا العام، لترتفع مجددًا بنسبة 40% في الفترة بين عامي 2023 و2024.⁶

على الرغم من ذلك التراجع، ظلت حالات الاستيقاف المرورية هي الوسيلة الأكثر شيوعًا للتواصل بين الجمهور والنواب في مقاطعة King،⁷ حيث باشر النواب في إجراء 87,000 عملية استيقاف مرورية خلال الفترة بين 2020 و2024.⁸ ومع ذلك، فإن آثار حالات الاستيقاف هذه لم تلمسها جميع الفئات بصورة متكافئة. على الصعيد الوطني، أظهرت الأبحاث الوتيرة المتكررة للتحيز والتمييز العنصريين في حالات الاستيقاف المرورية وعمليات التفتيش، إلى جانب الآثار الملموسة ذات الأثر غير المتناسب التي طالت المجتمعات المحلية المنخفضة الدخل.⁹

ارتفعت معدلات حالات الاستيقاف المرورية التي نفذها مكتب رئيس شرطة المقاطعة خلال عام 2024 مقارنة بالأعوام الأربعة السابقة



^b تشير عبارة "المنطقة التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة" إلى الطرق التي تُجرى صيانتها في المقاطعة في المناطق غير المدمجة إداريًا في مقاطعة King، والطرق في المدن المتعاقد معها: Beaux Arts Village، Burien، Carnation، Covington، Kenmore، Maple Valley، و Muckleshoot Indian Tribe، Newcastle، Sammamish، SeaTac، Shoreline، Skykomish، و Woodinville. تعد الجهات التابعة لكل من المطار، وشبكة قطارات الأنفاق، وشركة Sound Transit في مقاطعة King خاضعة للمنطقة التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة.

على المستوى الوطني، وعلى صعيد الولاية، يسعى المناصرون وصناع السياسات إلى تنفيذ حلول مبتكرة لتكون طرقنا أكثر أماناً مع الحد من ممارسات إنفاذ القانون غير المناسبة التي تؤدي إلى تفاقم حدة أوجه التفاوت العرقية والاقتصادية.¹⁰ ولطالما رأى المناصرون أن إنفاذ القانون مع المخالفات المرورية البسيطة لم يسهم في جعل طرقنا أكثر أماناً،¹¹ وإنما استُخدم سابقاً باعتباره أداة لاستهداف الأشخاص أصحاب البشرة الملونة ومنخفضي الدخل، ما أدى إلى نتائج غير متكافئة بحق هذه الفئات،¹² فضلاً عن تقلصه لقدرة الضابط على التركيز على المخالفات الجسيمة مثل القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات، أو القيادة مع تشتت الانتباه، وعدم الالتزام بوسائل الأمان، والسرعة الزائدة؛ وجميعها أسباب رئيسية تفضي إلى الوفاة في الحوادث المرورية.¹³ ومع توسع قدرات هيئات إنفاذ القانون في استخدام البيانات، تبرز الفرص للتعاون مع الخبراء في مجال السلامة المرورية لتوجيه جهود إنفاذ القانون نحو القضايا الأهم في هذا المجال. بفضل الوسائل التكنولوجية الحديثة الناشئة يمكن تخفيف الأعباء عن كاهل موارد إنفاذ القانون والإسهام في تعزيز مستويات القيادة الآمنة، وذلك عند توظيفها بعناية وبناء على توجيهات المجتمع المحلي. وإجمالاً، توفر الأبحاث الحديثة وأساليب العمل المبتكرة المطبقة في المناطق المماثلة مسارات جديدة واعدة لمعالجة الأضرار المحتملة لأساليب العمل التقليدية لإنفاذ القانون، مع إسهامها في جعل الطرق أكثر أماناً.

تقرير مكتب مدقق مقاطعة King حول السلامة المرورية



أجرى مكتب مدقق مقاطعة King (أو مكتب المدقق [Auditor's Office]) عملية تدقيق للسياسات والممارسات التي يتبعها مكتب رئيس شرطة المقاطعة بشأن إنفاذ القانون في 2022. وقد أظهر التقرير أن المؤسسة لا تمتلك سياسة شاملة لإنفاذ قوانين المرور ولا تجري تقييمات لتحديد إذا كانت أنشطة إنفاذ قوانين المرور التي يطبقها ممثلو رئيس الشرطة متواءمة مع أهداف المؤسسة أو لتحديد مدى تأثيرها في السلامة القانونية. ترتب على ذلك تبايناً في ممارسات إنفاذ القانون المطبقة في المنطقة التابعة لمكتب رئيس الشرطة. بالإضافة إلى أن المكتب لا يجمع البيانات المرورية الخاصة بحالات الاستيقاف المرورية بشكل منظم، ولا يبحث إذا كانت هناك أوجه تفاوت في أساليب تنفيذ نواب المكتب لحالات الاستيقاف أم لا. من خلال الاستعانة بالبيانات المحدودة التي تم جمعها، وجد مكتب المدقق أن الضباط أصحاب البشرة البيضاء أكثر ميلاً لاستخدام القوة ضد سائقي المركبات من أصحاب البشرة السمراء مقارنة بالسائقين من الأعراق الأخرى. أصدر مكتب المدقق ثلاث توصيات إلى مكتب رئيس شرطة المقاطعة بناءً على النتائج التي توصل إليها. وحتى تاريخ نشر هذا التقرير، لم يطبق مكتب رئيس الشرطة أيًا من هذه التوصيات.

التوصية الأولى

"يتعين على مكتب رئيس شرطة مقاطعة King تحديد أهداف إنفاذ قوانين المرور ووضع وتنفيذ إستراتيجيات ترمي إلى تلبية هذه الأهداف، واستخدام البيانات في تتبع مدى التقدم المحرز نحو تحقيق هدفها الشامل في مجال السلامة.

التوصية الثانية

يتعين على مكتب رئيس شرطة مقاطعة King التنسيق مع قيادات المناطق غير المدمجة، والشركاء المتعاقد معهم، وقسم خدمات الطرق في دائرة الخدمات المحلية في مقاطعة King (Department of Local Services Road Services Division) لضمان مواءمة أهداف وإستراتيجيات السلامة المرورية مع أهداف المقاطعة.

التوصية الثالثة

يتعين على مكتب رئيس شرطة مقاطعة King جمع البيانات الديموغرافية الملاحظة من كل حالة استيقاف مرورية، بغض النظر عن هدف الاستيقاف أو نتائجه."

لقراءة التقرير بالكامل اضغط هنا.

التعاون بين مكتب OLEO وشركائه في عملية صياغة سياسة موجّهة مجتمعيًا

إقرارًا بجهود المناصرة على المستوى الوطني وعلى صعيد الولاية، ونظرًا للاتجاهات المقلقة حيال حالات الوفاة الناجمة عن الحوادث المرورية، سعى مكتب OLEO وشركاؤه إلى تقييم وتحسين أسلوب العمل الذي يتبعه مكتب رئيس شرطة المقاطعة لإنفاذ القانون. يحتوي هذا التقرير على أربع توصيات كانت نتاجًا لعملية صياغة السياسات الموجّهة مجتمعيًا التي أطلقها مكتب OLEO¹⁴ وأسهمت في جمع العديد من المنظمات المجتمعية في هذا الجهد التعاوني.

حدد شركاء مكتب OLEO إنفاذ قوانين المرور كمحور تركيز هذا المشروع من قائمة تضم خمسة موضوعات محتملة أخرى للسياسات. قد أنجز مشروع إنفاذ قوانين المرور على مدار عام واحد، وتضمن خمس منظمات مجتمعية، هي: *Congolese Integration Network*، و *Eastside for All*، و *People Power Washington*، و *Transportation Choices Coalition*، وكذلك *Washington for Black Lives*، وهو أحد المشروعات التي تتبع *Washington Community Alliance*. اجتمع مكتب OLEO مع هؤلاء الشركاء بصورة منتظمة لعرض ومناقشة الأبحاث التي أجريت عن الممارسات الحالية لمكتب رئيس شرطة المقاطعة وأفضل الممارسات الوطنية والتوصيات التي يمكن تقديمها. قد اجتمع أيضًا مع الموظفين في مكتب رئيس شرطة المقاطعة، وأجرى تحليلًا للبيانات المتوفرة حول إنفاذ قوانين المرور. وبعد استعراض التوصيات المحتملة والأبحاث ذات الصلة، صوّت شركاء مكتب OLEO لإصدار التوصيات الأربع الواردة في هذا التقرير. وحظيت جميع التوصيات الأربع بإجماع الأصوات من المنظمات المجتمعية التي تعاونت مع مكتب OLEO.

الجدول الزمني

2024

سبتمبر

اجتماعات تمهيدية مع الشركاء (Congolesse Integrations Network، و People Power، و Washington for Black Lives، و Transportation Choices Coalition، و Washington Community Alliance). وهو أحد المشروعات التي تتبع (Washington Community Alliance).

أكتوبر

حدد الشركاء مجال إنفاذ قوانين المرور مشروعًا لصياغة السياسات.

نوفمبر

مرحلة التواصل الخارجية: التقى مكتب OLEO بمكتب مدقق مقاطعة King لمناقشة عملية التدقيق التي أجراها وحالة التوصيات التي قدمها. بدأ الشركاء في توزيع مسح السلامة المرورية وإنفاذ القانون.

ديسمبر

عُقدت جلسات استماع بالحضور شخصيًا من جانب *Congolese Integration Network* و *Washington for Black Lives*.

2025

يناير

أُغلق باب المشاركة في المسح بعد تلقي 187 مشاركة.

فبراير-أبريل

مرحلة البحث: عُقدت مقابلات استعلامية مع موظفي مكتب رئيس شرطة المقاطعة في العديد من المناطق. تم تلقي بيانات إنفاذ قوانين المرور وتحليلها من جانب مكتب رئيس شرطة المقاطعة.

أبريل

تم عرض الأبحاث والخيارات المتوفرة من السياسات على الشركاء، وشاركت *Eastside for All* بصفتها أحد الشركاء المجتمعيين.

مايو

تم الاجتماع مع الشركاء لتقديم توصيات لصياغة السياسات.

يوليو

تم اعتماد التوصيات النهائية بالسياسات.

أغسطس-نوفمبر

تمت صياغة مسودة التقرير والنسخة النهائية منه، وتمت مشاركة المسودة النهائية من التقرير مع مكتب رئيس شرطة المقاطعة لمراجعتها.

الخاتمة	التوصيات	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King	مقدمة	الملخص التنفيذي
مرحلة التواصل ممارسات مكتب رئيس شرطة المقاطعة توصيات لصياغة السياسات				



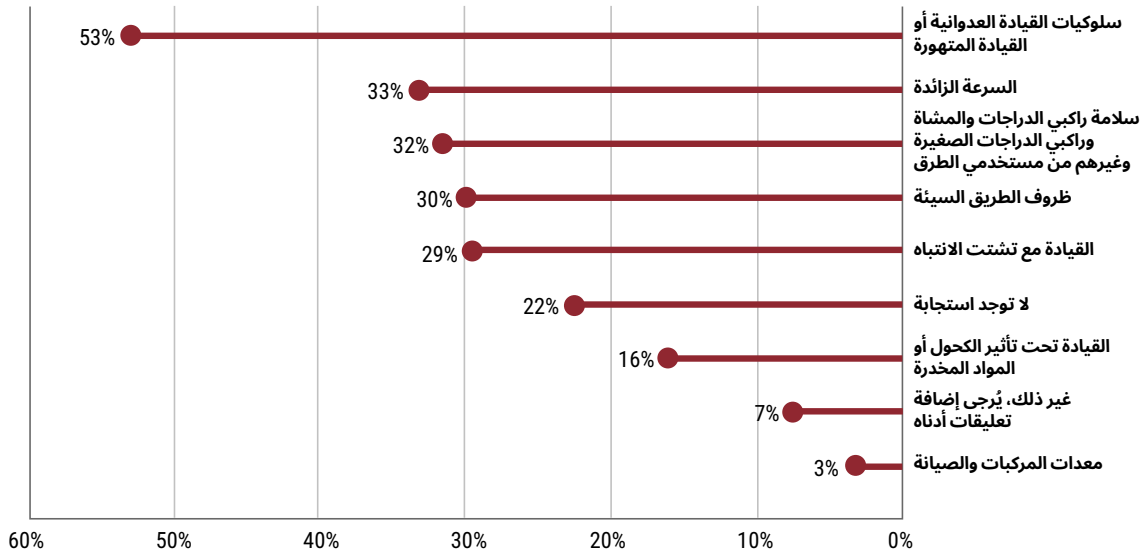
وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King

التوعية: تصورات حول السلامة المرورية وإنفاذ القانون

بعد التعرف على السلامة المرورية وإنفاذ القانون باعتبارهما محور تركيز المشروع، بدأ مكتب OLEO وشركاؤه حملة تواصل لاستطلاع آراء أفراد المجتمع المحلي الذين يعيشون في مقاطعة King ويعملون بها ويقودون مركباتهم على طرقها. وقد شارك جميع شركاء مكتب OLEO في مرحلة التواصل سواء من خلال إجراء مسح أو عقد جلسة استماع.

كان المسح، الذي أُعد بالتعاون مع شركاء OLEO، مفتوحًا للمشاركة في الفترة من 18 نوفمبر 2024 حتى 7 نوفمبر 2025، قد بلغ إجمالي إجابات المشاركين 187. كانت أسئلة المسح اختيارية تجمع بين نمطي الأسئلة التي يمكن الإجابة عنها وفق مقياس ليكرت والأسئلة مفتوحة الإجابة. تم توزيع المسح عبر الإنترنت، وتمكن المشاركون فيه من استكمالها دون الإفصاح عن هوياتهم. شارك مكتب OLEO المسح مع شركائهم، الذين وزعوه بدورهم على شبكاتهم القائمة، وكذلك مع جميع المدن المتعاقدة على الخدمات مع مكتب الشريف، إضافةً إلى نشره عبر النشرة الإخبارية للمناطق غير المدمجة إداريًا في مقاطعة King (King County's Unincorporated Area Newsletter).

صنف المشاركون في المسح كلاً من القيادة العدوانية، والسرعة الزائدة، وسلامة مستخدمي الطرق الذين لا يستقلون سيارات باعتبارها أبرز المخاوف في مجال السلامة المرورية.



كانت غالبية المشاركين في المسح سيدات من ذوات البشرة البيضاء ولا يعانون أي إعاقة ولا يتحدثون غير اللغة الإنجليزية في منازلهم، وهذه الشريحة لا تعكس طبيعة التنوع السكاني في المجتمعات المحلية في مقاطعة King، ما يحد من حجية نتائج المسح. وبالنظر إلى تلك القيود، أسفر التحليل الذي أجراه مكتب OLEO لنتائج المسح عن مجموعة من الإيضاحات الأساسية حول المخاوف المتعلقة بالسلامة المرورية لرواد الطرق. كان أولها أن المشاركين في المسح أشاروا إلى أن أبرز مخاوفهم تتمثل في التهور في قيادة السيارات، والسرعة الزائدة، وسلامة مستخدمي الطرق الذين لا يستقلون سيارات. بعد ذلك، ما أشار إليه ثلث المشاركين في المسح وهو ضرورة تشديد القيود عمليات تفتيش السيارات في حالات الاستيقاف المرورية، إذ أكد 12% من هؤلاء المشاركين على وجوب اقتصر حالات الاستيقاف على مبررات السلامة القانونية، فيما أفاد 15% منهم بضرورة امتناع الشرطة عن توسيع نطاق الاستجواب أو اللجوء إلى الاستيقاف بناء على ذريعة.^c

^c مقياس ليكرت هو نموذج تقييم يُستخدم لقياس مشاعر المشاركين في المسح ومواقفهم وتصوراتهم من خلال عرض مجموعة من الخيارات في مقياس محدد للاختيار منها، على سبيل المثال: "لا أتفق بشدة" إلى "أتفق بشدة".

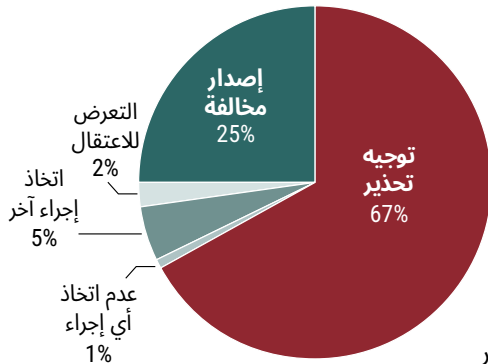
الملخص التنفيذي	مقدمة	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King	التوصيات	الخاتمة
-----------------	-------	----------------------------------------------------	----------	---------

مرحلة التواصل | ممارسات مكتب رئيس شرطة المقاطعة | توصيات لصياغة السياسات

للاستفادة من حملة التواصل التي أطلقها مكتب OLEO لهذا المشروع، استضاف كل من Congolese Integration Network و Washington for Black Lives؛ وهو أحد المشروعات التي تتبع Washington Community Alliance، جلسات استماع لمناقشة أسئلة المسح ضمن مجموعات منظمة. قد أتاح ذلك الفرصة للأشخاص الذين لا تتوفر لديهم الوسائل التكنولوجية للمشاركة في المسح الإلكتروني أو من يحتاجون إلى خدمات الترجمة لمشاركة تصوراتهم وخبراتهم. عُقدت عدة جلسات اجتماع في الفترة من أواخر نوفمبر حتى أوائل ديسمبر من عام 2024. ومن الجدير بالملاحظة التباين الديموغرافي بين الحاضرين في جلسات الاستماع والمشاركين في المسح. تقدم شبكة Congolese Integration Network خدماتها للاجئين والمهاجرين، مع التركيز بدرجة كبيرة على المنحدرين من جنوب الصحراء الكبرى بإفريقيا. إضافة إلى ذلك، عقدت Washington for Black Lives جلسة استماع للآباء غير المتزوجين من أصحاب البشرة السمراء.

اتفق الحاضرون في جلسات الاستماع والمشاركون في المسح بشأن المخاوف الرئيسية، التي تمثلت في التهور في قيادة السيارات والقيادة مع تشتت الانتباه والسرعة الزائدة، لتشكل جميعها المسائل الأهم في مجال السلامة المرورية. ومع ذلك، تعارضت بعض المعلومات التي تم جمعها في جلسات الاستماع مع النتائج المستخلصة من المسح. فعلى سبيل المثال، في حين أبدى المشاركون في المسح رغبتهم في تعزيز الوجود الأمني لجهات إنفاذ القانون في أحيائهم، عبّر الحاضرون في جلسات الاستماع عن مخاوفهم تجاه جهات إنفاذ القانون، فضلا عن رغبتهم في تقليص الاحتكاك مع ضباط إنفاذ القانون.

نتائج حالات الاستيقاف المرورية في مقاطعة King، 2020-2024



الممارسات الحالية لمكتب رئيس شرطة المقاطعة

للحصول على رؤية أعمق لسياسات وممارسات مكتب رئيس شرطة المقاطعة، أجرى مكتب OLEO عدة مقابلات مع موظفي المكتب، باختلاف درجاتهم الوظيفية ومسؤولياتهم ومواقع عملهم. كما شارك مكتب OLEO في جولات ميدانية مع النواب المختصين بجهود إنفاذ قوانين المرور. أوضحت هذه المحادثات أنه على الرغم من تحديد السلامة المرورية كأحد أهم أولويات المؤسسة في 2025،¹⁵ فإن مكتب رئيس شرطة المقاطعة لم يضع إستراتيجية واضحة للسلامة المرورية على مستوى المؤسسة. وتعتمد ممارسات إنفاذ القانون في الغالب على السلطة التقديرية للنواب، وتختلف الإجراءات بوضوح بين المدن المتعاقد معها والمناطق غير المدمجة إداريًا في مقاطعة King.¹⁶

غياب الإستراتيجية الشاملة أو الإرشادات التوجيهية بشأن إنفاذ قوانين المرور يثير مخاوف جدية، إذ يؤدي ترك صلاحيات إنفاذ القانون إلى السلطة التقديرية إلى

الحيولة دون قدرة المؤسسة على كفالة المعاملة المتسقة أو العادلة لجميع سكان ووزار مقاطعة King. مع افتقار المؤسسة إلى الممارسات السليمة لجمع البيانات، فإنه لا يمكنها تتبع أنماط محددة من سلوكيات السلامة المرورية وتدابير إنفاذ القانون المترتبة عليها عبر مختلف أرجاء مقاطعة King. وتتسق هذه المخاوف مع ما توصل إليه مكتب المدقق في تقرير التدقيق الصادر عنه في 2022 حول ممارسات مكتب رئيس شرطة المقاطعة.¹⁷

لتوسيع نطاق فهم الممارسات الحالية التي يتبعها مكتب رئيس شرطة المقاطعة وللإستفادة من التقرير الصادر عام 2022 عن مكتب المدقق، أجرى مكتب OLEO تحليلًا لبيانات حالات الاستيقاف المرورية عن الفترة 2020-2024. وقد خلص مكتب OLEO إلى أن موظفي مكتب رئيس شرطة المقاطعة نفذوا ما يقارب 112,219 إجراءً من إجراءات إنفاذ قوانين المرور ومواقف المركبات،¹⁸ تضمنت 87,167 حالة استيقاف مرورية.¹⁸ وخلال الفترة ذاتها، انتهت ثلثا حالات الاستيقاف المرورية بتوجيه إنذار. في قرابة 25% من حالات الاستيقاف المرورية تم إصدار مخالفات، بينما انتهت نسبة ضئيلة من الاستيقاف بالاعتقال؛ وهي نسبة لم تتجاوز 2%.

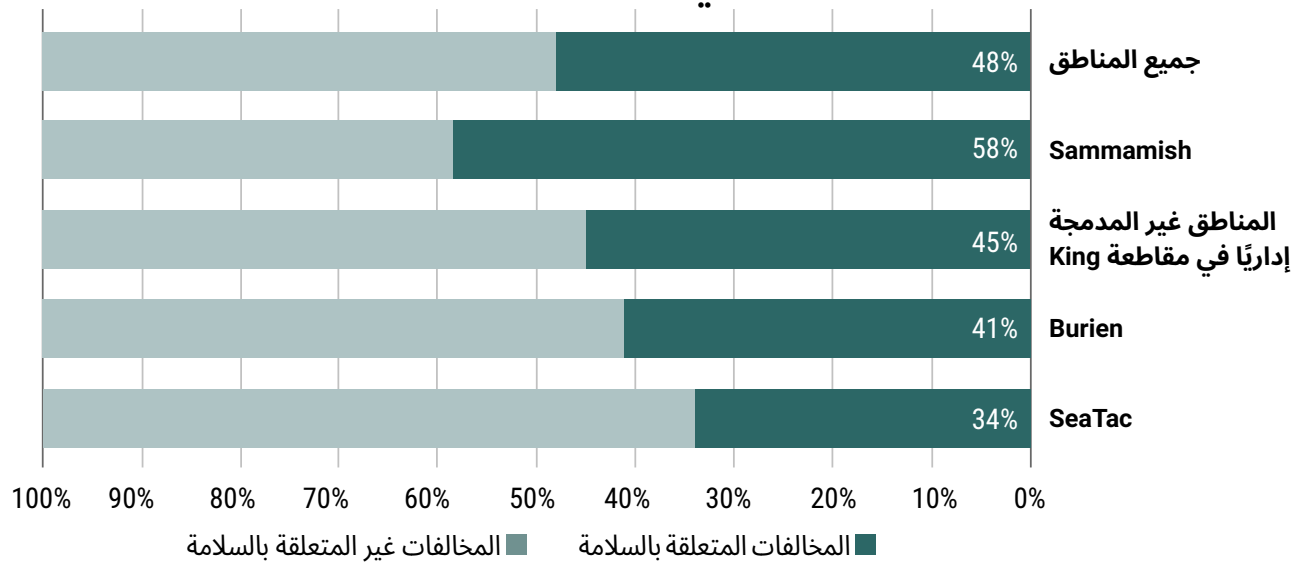
^d تقع حالة الاستيقاف بناء على ذريعة في حالة أوقف ضابط فردًا ما لارتكابه مخالفة بسيطة بقصد إجراء تفتيش أو التحقيق في جريمة أخطر. ولا تستند معظم عمليات التفتيش التي تجرى في أثناء حالات الاستيقاف المرورية إلى حيازة الضابط مذكرة توقيف أو توفر سبب محتمل قانونًا لإجراء التفتيش، وإنما بناء على موافقة السائق.

^e يُعد هذا الرقم تقديريًا استنادًا إلى تحليل مكتب OLEO لعدد مدخلات عمليات إنفاذ القانون المتعلقة بالمرور في نظام CAD (Computer-Aided Dispatch، نظام الإرسال بمساعدة الكمبيوتر) لدى مكتب رئيس شرطة المقاطعة. وقد يشمل الإدخال الواحد في نظام CAD على العديد من إجراءات إنفاذ القانون؛ ما يعني أن هذا الرقم التقديري أقل من الرقم الفعلي.

أجرى مكتب OLEO تحليلًا لمعدل تكرار حالات الاستيقاف المرورية لمخالفات متعلقة بالسلامة حيث شكّل السائق خطرًا محددًا من شأنه التسبب في إيذاء النفس أو الغير مقابل المخالفات المرورية غير المتعلقة بالسلامة. وعند النظر إلى إجمالي إجراءات إنفاذ قوانين المرور ومواقف المركبات، بلغت نسبة حالات الاستيقاف للمخالفات غير المتعلقة بالسلامة 52% من إجمالي إجراءات إنفاذ القانون التي نفذها نواب مكتب رئيس شرطة المقاطعة.

سجلت المناطق غير المدمجة إداريًا في مقاطعة King، ومدن Burien وSeaTac وSammamish أعلى معدل لإجراءات إنفاذ قوانين المرور في المنطقة التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة. في مدينة SeaTac، بلغت حالات الاستيقاف لإنفاذ قوانين المرور المرتبطة بالمخالفات المتعلقة بالسلامة 34% فقط، بينما ارتفع هذا المعدل في مدينة Sammamish إلى ما يقارب 60%.

مقارنة المخالفات المتعلقة بالسلامة بالمخالفات غير المتعلقة بالسلامة في مقاطعة King، 2020-2024



في الفترة بين 2020 و2024، لجأ موظفو مكتب رئيس شرطة المقاطعة إلى استخدام القوة في 41 حالة، وهي نسبة تقل عن 0.01% من إجمالي حالات الاستيقاف المرورية. وعلى الرغم من صغر حجم العينة، فهذا يوضح أنماط مهمة في البيانات. في الفترة ذاتها، كان 3 من كل 4 مواطنين متورطين في حوادث استخدام القوة من الذكور. فضلًا عن ذلك، وعلى الرغم من أن أصحاب البشرة السمراء يمثلون 7% من سكان مقاطعة King،¹⁹ فإن نسبتهم بين السائقين المتورطين في حوادث استخدام القوة في حالات الاستيقاف المرورية بلغت 30% من الحالات، وهو الأمر الذي يثير مخاوف حيال عدم التناسب في ممارسة القوة بحق السائقين من أصحاب البشرة السمراء.²⁰

توصيات لصياغة السياسات

في ضوء المعطيات وفهم التحديات الحالية التي تواجه شبكة طرق مقاطعة King، أجرى مكتب OLEO مسحًا للأبحاث الوطنية وأفضل الممارسات المطبقة في التصدي لقضايا السلامة المرورية والمخاوف المتعلقة بأوجه التفاوت العرقية والاقتصادية في مجال إنفاذ القانون وتقييمات السلامة المرورية ومبادرات إنفاذ القانون في المناطق المماثلة. ويستعرض القسم التالي من هذا التقرير أبرز النتائج المستخلصة من هذه الأبحاث. انحصرت الخيارات المحتملة للسياسات الموجهة لمعالجة هذه المخاوف في أربع فئات رئيسية: تغيير السياسات المعنية باتخاذ قرارات إنفاذ قوانين المرور، وإجراءات إنفاذ القانون الآلية، وإسناد مهام إنفاذ قوانين المرور إلى مدنيين،^ف وتحسين الممارسات المتعلقة بجمع البيانات وتدقيقها بما يساهم في توجيه إستراتيجيات إنفاذ قوانين المرور. عرض مكتب OLEO النتائج المستخلصة على شركائه الذين حددوا توصيات السياسات المبينة أدناه تمهيدًا لإصدارها ورفعها إلى مكتب رئيس شرطة المقاطعة.

^ف يشير مصطلح "التحول إلى الطابع المدني" إلى الاستعانة بالموظفين المدنيين غير المسلحين للتعامل مع المخالفات المرورية بدلًا من جهات إنفاذ القانون المسلحة. وقد درس مكتب OLEO وشركاؤه الأبحاث وجهود المناصرة ذات الصلة بموضوع التحول إلى الطابع المدني؛ ولكنهم قرروا عدم تقديم توصية بخصوصه في هذا التقرير.



التوصيات

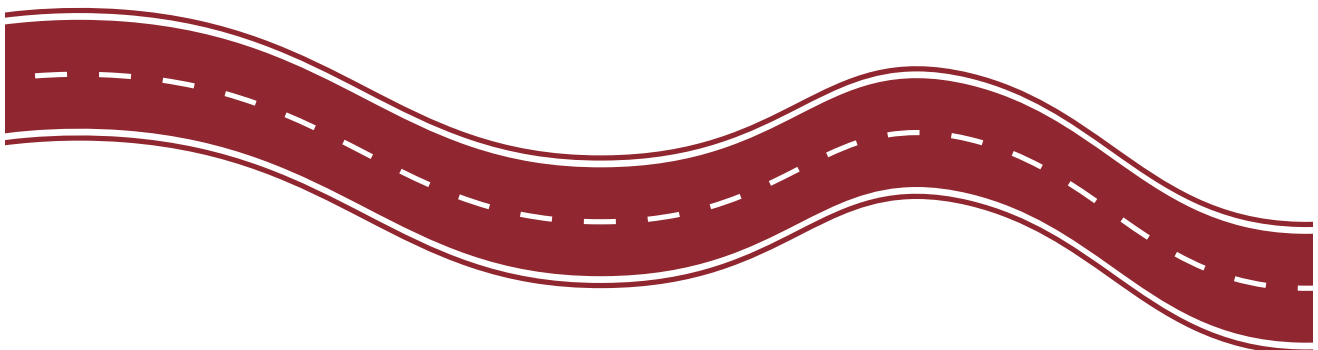
أعدت التوصيات الأربع الواردة أدناه بالتعاون مع شركاء مكتب OLEO بهدف تحسين مستويات السلامة المرورية في مختلف أرجاء مقاطعة King.

1. مراجعة التوجيهات المتعلقة بالسياسات لإعطاء الأولوية لإنفاذ قانون المخالفات المرورية المتعلقة بالسلامة، وتقييد حالات الاستيقاف المرورية غير المتعلقة بالسلامة، ووضع إستراتيجية شاملة للمؤسسة لإنفاذ قوانين المرور المعتمدة على تحليل البيانات.

2. وضع قيود على الاستجواب وحظر عمليات التفتيش التي تتم بعد الموافقة في أثناء حالات الاستيقاف المرورية دعمًا لحقوق السائقين وللمحد من أوجه التفاوت العرقية عند إنفاذ القانون.

3. جمع البيانات المتعلقة بحالات الاستيقاف المرورية كافة، بما في ذلك البيانات الديموغرافية، وتنفيذ أفضل الممارسات في جمع البيانات والاحتفاظ بها وتحليلها من أجل الارتقاء بمستويات الشفافية وتعزيز مبدأ المساءلة.

4. في حال كان مكتب رئيس شرطة المقاطعة يدرس إمكانية توسيع نطاق ممارسات إنفاذ قوانين المرور الآلية، فإنه يتعين على مقاطعة King، كشرط مسبق، تكليف جهة مستقلة لإجراء دراسة للجدوى ومسائل الإنصاف، واشتراط المشاركة الموسّعة للمجتمعات المحلية في التطبيق المحتمل لممارسات إنفاذ القانون الآلية.



التوصية الأولى



مراجعة التوجيهات المتعلقة بالسياسات لإعطاء الأولوية لإنفاذ قانون المخالفات المرورية المتعلقة بالسلامة، وتقييد حالات الاستيقاف المرورية غير المتعلقة بالسلامة، ووضع إستراتيجية شاملة للمؤسسة لإنفاذ قوانين المرور المعتمدة على تحليل البيانات.

يدعو المناصرون في Washington وعلى المستوى الوطني إلى إيلاء الأولوية لحالات الاستيقاف المرورية المتعلقة بالسلامة، والحد من حالات الاستيقاف بسبب مخالفات تشكل خطرًا منخفضًا على سلامة رواد الطرق.²¹ إن إعادة التركيز على إجراءات إنفاذ القانون المتعلقة بالأسباب الرئيسية لحالات الوفاة الناجمة عن الحوادث المرورية، التي تتضمن القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات والتشتت في أثناء القيادة وعدم الالتزام بوسائل الأمان والسرعة الزائدة، أمرًا ملحًا نظرًا إلى تزايد حالات الوفاة الناجمة عن حوادث التصادم والإصابات المرتبطة بالقيادة على مستوى الولاية.²² فضلًا عن ذلك، يساهم الحد من حالات الاستيقاف للمخالفات البسيطة في تحسين مستويات السلامة المرورية وتعزيز الثقة المجتمعية وتقليل أوجه التفاوت في تطبيق الممارسات الشرطية، وتخفيف الأعباء المالية غير المبررة التي تتكبدها المجتمعات المحلية.²³

وعلى الصعيد الوطني، لا تتحمل جميع الفئات الأضرار المحتملة لحالات الاستيقاف المرورية بنسب متكافئة، إذ إن السائقين من أصحاب البشرة السمراء أكثر عرضة لحالات الاستيقاف مقارنة بالسائقين من ذوي البشرة البيضاء، وترتفع احتمالية تعرض السائقين من أصحاب البشرة السمراء ومن ذوي الأصول اللاتينية لعمليات التفتيش وتلقي المخالفات والاعتقال،²⁴ بل وتعرضهم للقتل خلال حالات الاستيقاف المرورية.²⁵ على الرغم من عدم توفر الأدلة على التباين في أنماط القيادة، فإن السائقين من أصحاب البشرة السمراء أكثر عرضة للتوقيف في حالات المخالفات البسيطة أو المخالفات غير المتعلقة بالسلامة.²⁶ تهدف إصلاحات السياسات الرامية إلى تقييد حالات الاستيقاف المرورية غير المتعلقة بالسلامة إلى الحد من أوجه التفاوت في ممارسات إنفاذ القانون، وذلك من خلال تزويد الضباط بتوجيهات تضمن تركيز جهود إنفاذ القانون على المخالفات المتعلقة بالسلامة والحد من الممارسات الأخرى مثل حالات الاستيقاف بناء على ذريعة. فعلى سبيل المثال، أصدر مجلس مدينة Philadelphia (Philadelphia City Council) قرارًا بحظر حالات الاستيقاف لبعض المخالفات منخفضة المستوى غير المتعلقة بالسلامة.²⁷ بعد تنفيذ القرار، انخفض معدل حالات الاستيقاف المرورية للمخالفات البسيطة بين الرجال أصحاب البشرة السمراء بنسبة 54%، ما أسهم في تصحيح نمط موثق لممارسات إنفاذ القانون المطبقة بصورة غير متناسبة في مدينة Philadelphia.²⁸ وعندما أصدر رئيس الشرطة هارولد ميدلوك في مدينة Fayetteville بولاية North Carolina توجيهات للضباط بتركيز جهود إنفاذ القانون على أبرز المخاوف المتعلقة بالسلامة المرورية والتوقف عن إصدار المخالفات المرورية منخفضة المستوى غير المتعلقة بالسلامة، شهدت المدينة انخفاضًا في أوجه التفاوت العرقية في حالات الاستيقاف المرورية، إلى جانب انخفاض معدل حوادث تصادم السيارات والإصابات والوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية، وذلك دون التأثير على معدلات الجرائم غير المرورية.²⁹

في أغلب الأحيان، تُتخذ القرارات المتعلقة بإنفاذ القانون وفقًا للسلطة التقديرية للنواب، ومن ثم تكون أساليب العمل المتبعة نحو تحقيق السلامة المرورية مختلفة في المنطقة التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة. ووفقًا لما ورد في التقرير الصادر في 2022 عن مكتب المدقق، لا يقدم مكتب رئيس شرطة المقاطعة توجيهات إستراتيجية بشأن إنفاذ قوانين المرور،³⁰ وفي ظل غياب المقاييس والأهداف المحددة، تفتقر المؤسسة إلى الوسائل اللازمة لضمان تلبية أهداف إنفاذ القانون التي يمكنها تحقيق النتائج المتعلقة بالسلامة. تدعو التوصيات التي أصدرها مكتب OLEO إلى تبني إستراتيجية لإنفاذ القانون مستندة إلى البيانات لتوجيه موارد المؤسسة المحدودة من أجل التصدي لأبرز المخاوف المتعلقة بالسلامة المرورية، والحد من الأضرار الجسدية والنفسية والاقتصادية المحتملة لحالات الاستيقاف المرورية.³¹

⁹ يتعذر على مكتب OLEO الوصول إلى البيانات الديموغرافية الشاملة بخصوص حالات الاستيقاف المرورية في مقاطعة King. وفقًا للتقرير الصادر في 2022 عن مكتب المدقق، لا يستطيع مكتب رئيس شرطة المقاطعة الحصول على المعلومات الديموغرافية الكافية لتحليل أوجه التفاوت العرقية في ممارسات إنفاذ قوانين المرور. تتسم المعلومات الديموغرافية المتوفرة حاليًا التي جمعها مكتب رئيس شرطة المقاطعة بعدم اتساقها أو عدم موثوقيتها. ونتيجة لذلك، استند هذا التقرير إلى البيانات المتوفرة على المستوى الوطني بخصوص المعلومات المتعلقة بأوجه التفاوت العرقية في ممارسات إنفاذ قوانين المرور. راجع تقرير مكتب المدقق بعنوان "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals", 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>

1.1 إيلاء الأولوية لحالات الاستيقاف المرورية المتعلقة بالسلامة.

يجب أن تنص السياسة صراحة على أنه يجوز للنواب توقيف السائقين أو احتجازهم لإنفاذ أي من المخالفات المرورية الآتية المتعلقة بالسلامة:^h

- a. أي مخالفة لأحكام القانون الجنائي
- b. أي مخالفة مرورية (مخالفة ارتكبتها السائق في أثناء سير المركبة، ومنها على سبيل المثال القيادة الطائشة أو السرعة الزائدة)ⁱ
- i. يحظر على النواب اتخاذ أي إجراءات لإنفاذ القانون بشأن القيادة برخصة موقوفة أو ملغاة، متى كان سبب الإيقاف أو الإلغاء مقتصرًا على ما يلي:
 - أسباب ذات طبيعة مالية بحتة
 - أو ارتكاب مخالفة في ولاية أخرى لا تشكل، وفقًا للقوانين المعمول بها في Washington، أساسًا قانونيًا لتعليق الرخصة أو إلغائها إذا وقعت داخل الولاية
 - أو أي مخالفات مرورية أو إشعارات بانتهاك القانون نتج عنه تعليق الرخصة والمتعلقة بتراخيص القيادة المحلية^j
- c. أي مخالفة متعلقة بأزمة السلامة ووسائل الأمان
- d. مخالفة التزام السائقين بالتوقف عن القيادة وإفساح الطريق للمركبات المزودة بأضواء الطوارئ أو إشارات التوقف أو صافرات الإنذار.^k

يجب أن تنص السياسة صراحة على أنه لا يجوز للنواب توقيف السائقين إلا في حالة المخالفات المتعلقة بالمعدات التي تشكل خطرًا جسيمًا على سلامة السائق أو الأفراد الآخرين على الطريق، وذلك لتوعيتهم وإرشادهم بطلب الإطلاع على قوائم الإصلاح. المخالفات المتعلقة بالمعدات التي تشكل خطرًا جسيمًا على سلامة السائق أو الأفراد الآخرين على الطريق "يقصد بها، في مجموع الوقائع والملابس، أنها الحالة التي تبرر اعتقاد المراقب بإمكانية تسبب تلك المخالفة في حادث تصادم أو تعرض السائق للإصابة أو غيره من الأشخاص أو المركبات القريبة. [وقد يشمل ذلك]... تعطل أو إطفاء المصابيح الخلفية أو الأمامية أو مصابيح الفرامل في أثناء القيادة ليلاً أو تدني الرؤية نتيجة الظروف الجوية، أو تحطم الزجاج الأمامي على نحو يعيق قدرة السائق على الرؤية، أو تدلي كاتم صوت العادم".³²

لا تقيّد هذه التوصية صلاحيات مكتب رئيس شرطة المقاطعة في اتخاذ إجراء لحجز مركبة معيبة إذا كانت حالتها تشكل خطرًا أنيًّا بوقوع حدث تصادم أو تعرض السائق للإصابة أو غيره من الأفراد على الطريق.

1.2 تقييد حالات الاستيقاف المرورية غير المتعلقة بالسلامة.

يجب تحديث سياسة مكتب رئيس شرطة المقاطعة لمنع حالات الاستيقاف المرورية المترتبة على مخالفات غير متعلقة بالسلامة على نحو قانوني، باستثناء مخالفات عدم وجود لوحة الترخيص أو إذا كانت لوحة الترخيص غير مطابقة لبيانات الصنع والطراز والسنة واللون المسجلة للمركبة، وذلك لضمان تمكين مكتب رئيس شرطة المقاطعة من المساعدة في استرداد المركبات المسروقة. يُقصد بالمخالفة غير المتعلقة بالسلامة أي مخالفة بالأعمال الورقية المتعلقة بالتأمين أو الترخيص أو الفحص أو التسجيل، وكذلك مخالفات المعدات التي لا تعرض سلامة السائق أو غيره من الأفراد على الطريق لخطر جسيم. قد نفذت مناطق في أنحاء الولايات المتحدة سياسات مماثلة، من شأنها تقييد صلاحية الضباط للمباشرة في حالات الاستيقاف بسبب المخالفات البسيطة. ففي ولايات Philadelphia و San Francisco و Virginia، لا يُسمح للضباط بالمباشرة في حالات الاستيقاف بسبب المخالفات التالية: انتهاء

^h يستند الهيكل والمحتوى الوارد في هذه التوصية إلى مشروع قانون مجلس النواب 1512 (2025) المقترح.

ⁱ للاطلاع على التعريف الكامل وقائمة القوانين الخاصة بالمركبات التي ترتقي فيها المخالفة إلى "مخالفة سير"، راجع WAC (Washington Administrative Code)، مجموعة اللوائح الإدارية لولاية Washington (308-104-160)، <https://app.leg.wa.gov/wac/default.aspx?cite=308-104-160>

^j راجع RCW (Revised Code of Washington)، قانون Washington المنقح) المادة 46.20.342(1)(ii) (c) أو (v) أو (vii)، وفقًا لصيغة مشروع قانون مجلس النواب المقترح 1512 لعام (2025)، المادة 3، الفقرة (ii) (a) (1)، <https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.37.190>

^k راجع RCW 46.37.190، <https://app.leg.wa.gov/rcw/default.aspx?cite=46.37.190>

الملخص التنفيذي	مقدمة	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King	التوصيات	الخاتمة
-----------------	-------	----------------------------------------------------	----------	---------

تسجيل المركبة (مع اختلاف مدد السماح)، أو تعطل الأضواء (ما لم تكن جميع الأضواء معطلة)، أو تعليق أغراض على المرآة الخلفية.³³ كما تعتبر مناطق أخرى المخالفات التالية ضمن المخالفات البسيطة:

- تظليل النوافذ ووضع ملصقات عليها³⁴
- تغيير موضع لوحات الترخيص³⁵
- استخدام معدات معيبة³⁶
- قيادة المركبة بحمولة زائدة عن الحد المسموح به³⁷
- وجود مشكلات طفيفة في مصدات المركبة³⁸

1.3 تقديم الإرشادات التوجيهية القائمة على البيانات إلى النواب لتعزيز مستويات السلامة المرورية.

يتعين على مكتب رئيس شرطة المقاطعة اعتماد ممارسة رسمية للاستفادة من مصادر البيانات المستجدة، بما في ذلك مؤسسات المرور التابعة للبلديات، بغرض توجيه إستراتيجيات إنفاذ القانون وضمان تخصيص الموارد للقضايا الأعلى تأثيرًا المتعلقة بالسلامة المرورية. خلال المقابلات التي أجراها مكتب OLEO، ناقش موظفو مكتب رئيس شرطة المقاطعة كيفية استخدام البيانات المتاحة في توجيه أنشطة إنفاذ القانون إلى التقاطعات والطرق التي تشهد معدلات مرتفعة من مخالفات السلامة، ومنها السرعة الزائدة أو تجاوز الإشارة الحمراء، غير أن أسلوب العمل هذا يُطبق بصورة غير متسقة، ويعتمد في كثير من الأحيان على المبادرات الفردية. كما أوضح موظفو مكتب رئيس شرطة المقاطعة كيفية تعاون المؤسسة مع مهندسي المرور ومخططي المدن للاستعانة بالبيانات في التصدي لأوجه القصور في تصميم الطرق التي تؤدي إلى تهيئة الظروف المرورية غير الآمنة.

يجب أن تستفيد القيادات في مكتب رئيس شرطة المقاطعة البيانات المستخلصة من مصادر مختلفة، ومنها بيانات السلامة المرورية والشكاوى المقدمة من المجتمعات المحلية والبيانات السابقة لأنشطة إنفاذ القانون، في توجيه إستراتيجيات إنفاذ القانون وتنسيق الجهود على مستوى المؤسسة لقياس ممارسات إنفاذ القانون وتأثيرها في نتائج السلامة المرورية. وعند تزويد النواب بتعليمات واضحة ومستندة إلى البيانات، يساهم ذلك في تقليل احتمالية تأثير التحيز في قرارات إنفاذ القانون، فضلًا عن تعزيز الثقة المجتمعية.

1.4 اتباع تدابير غير عقابية لمعالجة الأسباب الجذرية للمخالفات المرورية.

يجب أن يتعامل مكتب رئيس شرطة المقاطعة مع المخالفات غير المتعلقة بالسلامة من خلال اتخاذ إجراءات غير عقابية لمعالجة السبب الجذري للمخالفة، بدلًا من الإسهام في تعقيد المشكلات التي يواجهها السائق. على سبيل المثال، في حال لم يتمكن السائق من إصلاح الأضواء الخلفية المعطلة بسبب محدودية الموارد المالية المتوفرة لديه، من شأن تحرير مخالفة وإصدار غرامة على السائق أن يفاقم الضغوط المالية التي يواجهها، إلى جانب احتمالية تأخير قدرته على حل مشكلة الأضواء الخلفية التي تسببت في إصدار المخالفة. وتوثق الأبحاث والدراسات أن الغرامات والرسوم وحدها لا تشكل أدوات فعالة لردع السلوكيات السلبية،³⁹ فضلًا عن تأثيرها السلبي غير المتناسب في الأفراد من ذوي الدخل المنخفض.⁴⁰

في 2024، نفذت شرطة Burien، بصفتها دائرة متعاقدة مع مكتب رئيس شرطة المقاطعة، 145 عملية فحص لمقاعد الأطفال في السيارات، واشترت 45 مقعدًا لتقديمها للأسر المحتاجة بموجب منحة ممولة من الولاية. ويحث مكتب OLEO مكتب رئيس شرطة المقاطعة على مواصلة تبني البرامج التي تطبّق إجراءات غير عقابية، وذلك لتزويد السائقين بالمعدات اللازمة لهم لضمان القيادة الآمنة على الطرق.



التوصية الثانية

وضع قيود على الاستجابات وحظر عمليات التفتيش التي تتم بعد الموافقة في أثناء حالات الاستيقاف المرورية دعمًا لحقوق السائقين وللد من أوجه التفاوت العرقية عند إنفاذ القانون.

يساعد تقليل صلاحيات الاستجابات الذي يجوز للنائب مباشرته في أثناء حالات الاستيقاف المرورية وتقييد صلاحيته في طلب موافقة السائق على تفتيش المركبة في إعادة توجيه الموارد المحدودة المتوفرة لدى مكتب رئيس شرطة المقاطعة نحو أنشطة إنفاذ القانون الموجهة للمخالفات المتعلقة بالسلامة، والحد من أوجه التفاوت العرقية في ممارسات إنفاذ قوانين المرور. وعلى الرغم من أن الاستجابات التحقيقية ذات النطاق الواسع و"عمليات التفتيش القائمة على الموافقة" مشروعة قانونًا، فإنها مرتبطة بالممارسات الشرطية القسرية القائمة على التحيز.⁴¹ فعلى سبيل المثال، حددت دائرة شرطة San Francisco هدفًا لتقليل حالات الاستيقاف المستندة إلى ذريعة لتسوية التعديلات الحالية التي أدخلتها في سياستها للحد من الأسئلة التي يمكن للضباط توجيهها في أثناء حالات الاستيقاف المرورية.⁴² في حين لجأت العديد من المناطق إلى إصلاح آليات استخدام عمليات التفتيش التي تتم بالموافقة، إذ حظرت Scotland عمليات التفتيش تلك، نظرًا لاستخدامها بشكل مفرط واستهدافها بشكل غير متناسب لفئة الشباب من الطبقة العاملة.⁴³ وعقب حظر عمليات التفتيش التي تتم بالموافقة في Scotland، ارتفع معدل عمليات التفتيش الناجحة التي أسفرت عن ضبط ممتلكات مسروقة أو مواد مخدرة، إلى جانب تراجع معدلات الجريمة.⁴⁴

تثير عمليات التفتيش التي تتم بالموافقة مخاوف خاصة نظرًا لشيوع استخدامها. وعلى خلاف عمليات التفتيش الأخرى، لا يتطلب استثناء عملية التفتيش التي تتم بالموافقة من جهة إنفاذ القانون استيفاء معيار معين من الإثبات القانوني، ومن ثم لا يتوفر حد أدنى واجب من الأدلة أو درجة اليقين بارتكاب جريمة. وتترك مسألة طلب الموافقة على التفتيش للتقدير الفردي للنائب والفردي الخاص للتفتيش.

على الرغم من التسمية المتداولة، يرى الباحثون والمناصرين في المجال بأن "عمليات التفتيش التي تتم بالموافقة تفتقر إلى الموافقة الفعلية".⁴⁵ حتى في حالة توضيح الحق في رفض الخضوع للتفتيش وفهم السائق ذلك، يشير فقهاء القانون إلى أن الموافقة امتثالًا لشخص يمثل السلطة، مثل ضباط الشرطة، لا تُعد موافقة حرة؛ إذ يبدي العديد موافقتهم بدافع درء الضرر الذاتي، لعلمهم بعدم قدرتهم على الانصراف بحرية وما قد يترتب على ذلك من تبعات.⁴⁶ كما أن الفئات الضعيفة من السكان، مثل الأطفال والأشخاص ذوي الإعاقات الذهنية، أكثر قابلية "للتنازل" أو التخلي عن حقوقهم القانونية، لأنهم أكثر تأثرًا بالشخصيات ذات السلطة وأقل قدرة على استيعاب التبعات الكاملة.⁴⁷

أخيرًا، تظهر البيانات الوطنية أن عمليات التفتيش التي تتم بالموافقة تُطبق على نحو غير متناسب مع السائقين من أصحاب البشرة الملونة، وأن الغالبية العظمى منها لا تُفضي إلى ضبط مواد محظورة.⁴⁸ وعلى الرغم من ارتفاع معدلات تفتيش مركبات السائقين من أصحاب البشرة السمراء، فإن معدلات ضبط المواد المحظورة لديهم مماثلة أو أقل مقارنة بالسائقين ذوي البشرة البيضاء.⁴⁹ كما أشارت التحليلات لبيانات حالات الاستيقاف إلى انخفاض الاشتباه لتفتيش السائقين من أصحاب البشرة السمراء وذوي الأصول اللاتينية مقارنة بالسائقين من ذوي البشرة البيضاء.⁵⁰ بينما تبرر جهات إنفاذ القانون أهمية عمليات التفتيش التي تتم بالموافقة باعتبارها أداة تحقيق، أوضح الباحثون انخفاض احتمالية ضبط المواد المحظورة في هذا النوع من عمليات التفتيش مقارنة بعمليات التفتيش القائمة على سبب محتمل،⁵¹ وأنه لا توجد صلة بين الاستعانة بعمليات التفتيش التي تتم بالموافقة ومعدلات الجرائم العنيفة.

¹ عند إجراء عمليات تفتيش بموجب مذكرة توقيف أو سبب محتمل قانونًا أو اشتباه معقول، فإنه يُشترط توفر "معيار محدد للإثبات القانوني"، أو مستوى معين من الأدلة، لإجراء التفتيش. وينشئ هذا المعيار سقفًا قانونيًا موحدًا ويمنح جهات إنفاذ القانون السند القانوني للتدخل في نطاق الحق الدستوري المنصوص عليه في التعديل الرابع، والمتعلق بالحماية من التفتيش غير المبرر.

^m أظهرت هذه الدراسة أن عمليات التفتيش التي تتم بالموافقة أقل نجاعة قانونيًا من عمليات التفتيش التي تشترط استيفاء معيار أعلى من توفر الأدلة، غير أن مكتب OLEO أقر أيضًا بحظر عمليات التفتيش المنبئة على سبب محتمل قانونًا في ولاية Washington بموجب قرار صادر من المحكمة العليا في الولاية (State of Washington v. Tibbles, 2010).

الخاتمة	التوصيات	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King	مقدمة	الملخص التنفيذي
---------	----------	----------------------------------------------------	-------	-----------------

على الرغم من كثرة المخاوف المتعلقة بهذه الممارسة وجدديتها، يجري مكتب رئيس شرطة المقاطعة عادةً عمليات التفتيش التي تتم بالموافقة باعتبارها ممارسة "مشروعة ومعقولة"، دون أن يملك آلية منهجية متوفرة للجميع لتتبعها على نحو يسمح بتحليلها ويكفل الشفافية العامة.⁵² على نحو مماثل، وفي ظل غياب ضمانات إضافية تتعلق بالسياسات والتدريب لعمليات الاستجواب والسلوك المتبع في حالات الاستيقاف المرورية، قد يلجأ النواب إلى أساليب تحقيق إشكالية ما يقوض الثقة والعلاقات مع أفراد المجتمع.

2.1 إلزام النواب بقصر نطاق استجواباتهم خلال التفتيش المروري على السبب الرئيسي الذي استدعى التوقيف.

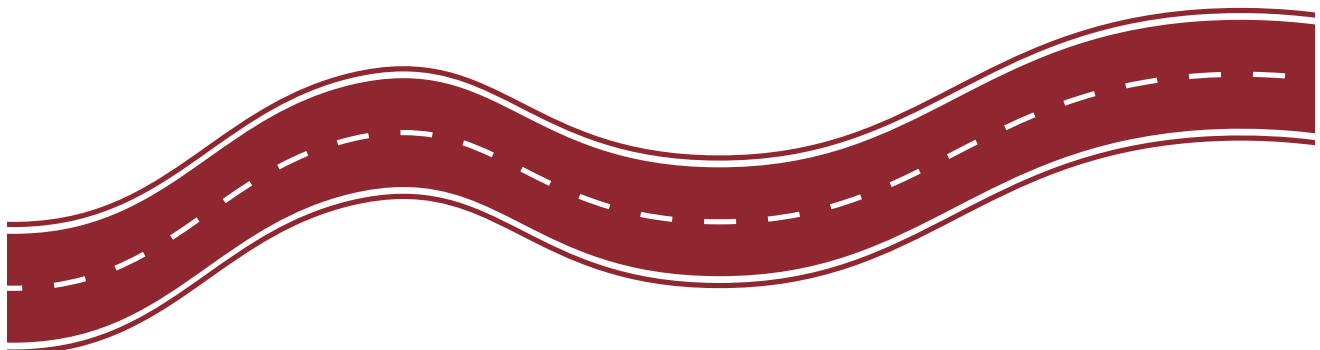
يتعين على مكتب رئيس شرطة المقاطعة ضمان توجيه حالات الاستيقاف المرورية للتعامل مع المخالفات المحددة المتعلقة بالسلامة المرورية، بدلاً من الاستعانة بها باعتبارها وسيلة للتحقيقات العامة. يؤدي قصر الاستجوابات خلال حالات الاستيقاف المرورية على الأسباب الموجبة له يضمن استجابة النواب للسلوكيات الخطرة، الأمر الذي من شأنه تعزيز السلامة المرورية وتوعية السائقين. مع ذلك، يجب أن تنص السياسة صراحة أنه متى توفرت شبهة معقولة لدى النائب بوقوع نشاط إجرامي أو استمراره أو احتمال وقوعه، فإنه يجوز له توسيع نطاق التحقيق.⁵³ تهدف هذه التوصية إلى تقييد حالات الاستيقاف المبنية على ذريعة التي تبين أنها تستهدف السائقين أصحاب البشرة السمراء على المستوى الوطني بشكل غير متناسب.⁵⁴ ولا يجوز أن يُفهم التقييد المفروض على نطاق الاستجواب على نحو يمنع النائب من مناقشة مخالفات السلامة المرورية الإضافية أو المتعددة التي قد يكون السائق ارتكبها، أو لا ينبغي أن يمنعه من إعلام السائق بمخالفة لا تتعلق بالسلامة أو تقديم قسيمة إصلاح له.

2.2 إلزام النواب بضرورة إبلاغ السائق على الفور بالسبب الأولي لعمليات التوقيف فور التواصل معه.

يجب أن تفرض التوجيهات المتعلقة بالسياسات معيارًا للتواصل الواضح منذ لحظة إيقاف المركبة بهدف تعزيز التفاهم بين النواب والسائقين، وتحسين العلاقات بين جهات إنفاذ القانون وأفراد المجتمع.⁵⁵ إن بدء حالة الاستيقاف المرورية على أساس من الاحترام والشفافية ينسجم مع التزام مكتب رئيس شرطة المقاطعة بالعدالة الإجرائية، وقد ثبتت فعاليتها في تعزيز الموثوقية بين أفراد المجتمع.⁵⁶ أثبتت أيضًا الأبحاث والدراسات أن التصرف على نحو يمثل لمبادئ العدالة الإجرائية يعزز الامتثال الطوعي والتعاون من جانب السائقين، فضلًا عن إسهامه في الحد من احتمالات التصعيد في حالات الاستيقاف المرورية.⁵⁷

2.3 حظر "عمليات التفتيش التي تتم بالموافقة" خلال حالات الاستيقاف المرورية.

يقدم مكتب OLEO توصيته لمكتب رئيس شرطة المقاطعة بإيقاف عمليات التفتيش التي تتم بالموافقة في أثناء حالات الاستيقاف المرورية، إذ تنطوي هذه الممارسة على العديد من المخاوف الجسيمة وتتمثل في شبهة الإكراه والتعرض لأوجه التفاوت العرقية في الإجراءات وعدم وجود معيار محدد للإثبات القانوني. على الرغم من أن إجراء عمليات التفتيش هذه يُعد جائزًا قانونًا من الناحية الشكلية، يرى فقهاء القانون أن هذه الموافقة لا تتبع عن إرادة حرة. في ظل هذه المخاوف الجسيمة، وافتقار مكتب رئيس شرطة المقاطعة إلى إستراتيجية موحدة ونقص البيانات المتعلقة بعمليات التفتيش هذه التي يمكن توظيفها لفهم تأثير عمليات التفتيش، يقدم مكتب OLEO توصيته إلى مكتب رئيس شرطة المقاطعة بتعليق العمل بهذه الممارسة.





التوصية الثالثة

جمع البيانات المتعلقة بجميع حالات الاستيقاف المرورية، بما في ذلك البيانات الديموغرافية، وتنفيذ أفضل الممارسات في جمع البيانات وتخزينها وتحليلها للارتقاء بمستويات الشفافية وتعزيز مبدأ المساءلة.

يتيح تحسين ممارسات جمع البيانات لمكتب رئيس شرطة المقاطعة تحليل مدى الكفاءة والإنصاف والقيم الشاذة التي تمت ملاحظتها في سلوكيات النواب، والمساعدة في وضع سياسة شاملة على مستوى المؤسسة لمعالجة قضايا السلامة المرورية.⁵⁸ بينما تُعد البيانات وسيلة جوهرية يمكن الاستعانة بها في تحسين مستويات السلامة المرورية في المنطقة التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة، فإن حجم الاستفادة من البيانات التي جمعها لا يزال محدودًا من ناحية الجودة والقدرة على تحليلها. وقد طور المناصرون على الصعيد الوطني إستراتيجيات لجمع بيانات عن كل حالات الاستيقاف المرورية التي يمكن تحليلها، مع الحد من الأعباء الإدارية غير الضرورية التي تقع على عاتق الضباط.⁵⁹ في الوقت الراهن، يجمع مكتب رئيس شرطة المقاطعة جزءًا من معلومات حالات الاستيقاف المرورية، إلا أنها تظل غير مكتملة وغير متاحة للعامة أو لا يمكن تحليلها. تعد إتاحة البيانات للعامة أمرًا جوهريًا، إذ تسهم البيانات التفصيلية العالية الجودة في تحسين مستوى الثقة في جهات إنفاذ القانون بين الجمهور ووسائل الإعلام، بالإضافة إلى الارتقاء بمستوى التقييمات الشرطية وصياغة السياسات.⁶⁰

3.1 جمع البيانات من جميع حالات الاستيقاف المرورية وتحليلها.

يتعين على مكتب رئيس شرطة المقاطعة تسجيل جميع حالات الاستيقاف المرورية، بغض النظر عن نتائجها، وجمع بيانات الأفراد المنخرطين في كل حالة استيقاف، بما يضمن توثيقًا أدق لإجراءات إنفاذ القانون التي ينفذها مكتب رئيس شرطة المقاطعة. قد عبر موظفو المكتب عن مخاوفهم، ومفادها أن اشتراط جمع المزيد من البيانات في عمليات التوقيف المرورية يمكن أن يؤدي إلى عزوف النواب عن تنفيذ حالات الاستيقاف تلك. مع ذلك، يمكن تخفيف العبء الإداري الذي يتحمله النواب من خلال قوائم منسدة تتيح اختار البيانات بسهولة من نظام الإرسال بمساعدة الكمبيوتر (CAD). إضافة إلى ذلك، يؤدي جمع البيانات خلال كل حالات الاستيقاف المرورية إلى تخفيف الأعباء الإدارية بمرور الوقت من خلال تقديم رؤى متعمقة حول كيفية إنفاق الموارد، وكيف يمكن لمكتب رئيس شرطة المقاطعة تطوير الموارد وترشيدها بما يحقق أفضل نتائج إجراءات إنفاذ قوانين المرور. تشمل جميع حالات الاستيقاف المرورية ما يلي:

- أغراض تعليمية
- توجيه تحذير شفهي
- وضع حواجز على الطرق أو نقاط تفتيش التي يؤسسها مكتب رئيس شرطة المقاطعة أو يديرها موظفون تابعون للمكتب
- إصدار تحذير
- تحرير مخالفات
- الاعتقال

يجب أن تتضمن البيانات التي يتم جمعها في كل حالات الاستيقاف ما يلي:

- أسباب التوقيف
- نتيجة التوقيف (على سبيل المثال: التوعية، أو توجيه تحذير شفهي، أو تحرير مخالفة، أو الاعتقال، أو ما إلى ذلك)
- توقيت التوقيف وموقعه

الخاتمة	التوصيات	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King	مقدمة	الملخص التنفيذي
---------	----------	----------------------------------------------------	-------	-----------------

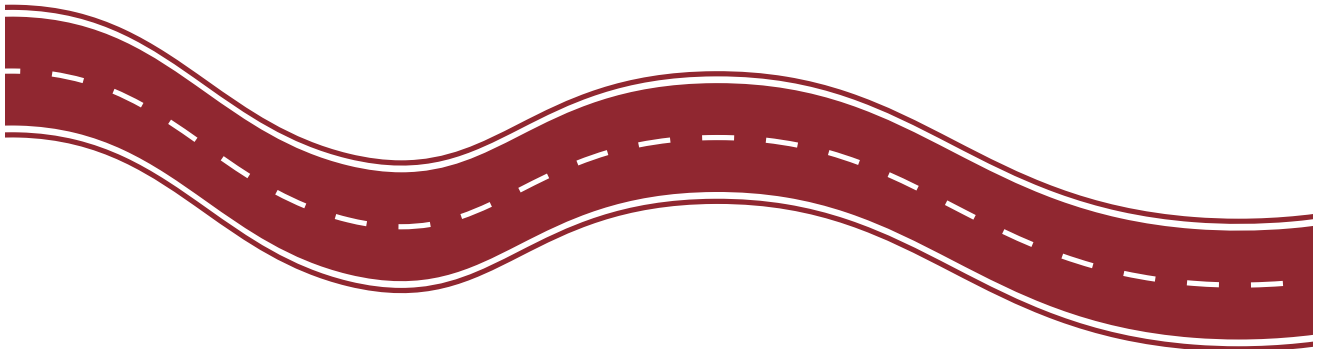
- d. الأشخاص المنخراطون في التوقيف:
- الخصائص الديموغرافية (العرق، والنوع الاجتماعي، والعمر)
 - الخصائص الوظيفية ذات الصلة بالمؤسسة (الرتبة، ومدة الخدمة)
- e. يشمل الإجراء (الإجراءات) التي اتخذها النائب في أثناء التوقيف ما يلي:
- بيان ما إذا تم إخراج أي شخص من المركبة، أو إخراجها بالقوة الجسدية، واحتجازه على جانب الطريق، أو تقييده بالأصفاة، أو إخضاعه للتفتيش بواسطة كلاب بوليسية
 - بيان إجراء التفتيش من عدمه وأسبابه
 - نتائج التفتيش (ضبط مواد محظورة، أو أسلحة، أو ممتلكات مسروقة، أو أموال، أو عدم وجود مضبوطات، وغيرها)
 - أوصاف الممتلكات المصادرة
 - توثيق بيانات استخدام القوة

3.2 جمع البيانات الديموغرافية المتعلقة بحالات الاستيقاف المرورية وتحليلها.

للتحقق ما إذا كانت ممارسات إنفاذ القانون التي يطبقها مكتب رئيس شرطة المقاطعة قد تسبب في آثار تمييزية متفاوتة على أفراد المجتمع في مقاطعة King وما مدى تأثيرها، ومعرفة المعلومات الديموغرافية التي يتعين جمعها في كل حالات الاستيقاف المرورية التي يتم تنفيذها. فقد أشار التقرير الصادر عام 2022 عن مكتب المدقق إلى أن "مكتب رئيس شرطة المقاطعة لا يعمل على جمع البيانات الديموغرافية الخاصة بحالات الاستيقاف المرورية أو تحليلها بأسلوب منهجي ضمن إجراءاته التشغيلية. وهو ما يحد قدرة مكتب رئيس شرطة المقاطعة على تقييم أوجه التفاوت التمييزية في حالات الاستيقاف المرورية".⁶¹ يوصي مكتب المدقق مكتب رئيس شرطة المقاطعة بجمع البيانات الديموغرافية المتصورة في كل حالة استيقاف، دون النظر إلى الغرض من التوقيف أو نتيجته.

أبدى موظفو مكتب رئيس شرطة المقاطعة تحفظًا وعدم ارتياح تجاه خطوة توثيق البيانات الديموغرافية المتصورة في حالات الاستيقاف المرورية. وتضمن ذلك مخاوف تتعلق بعدم دقة البيانات وصعوبة التطبيق، فضلًا عن تأثير ذلك سلبًا في علاقة الألفة بين نواب الشرطة والسائقين. ومع ذلك، ووفقًا لوزارة العدل الأمريكية (U.S. Department of Justice)، تتمثل أفضل الممارسات في تسجيل تصور الضابط عن هوية الفرد، وهو ما قد يؤدي إلى تمييز أو تحيز عرقي تجاه الفرد دون النظر إلى مدى دقة ذلك التصور.⁶²

يدعم مكتب OLEO ويشدد على التوصية التي تدعو مكتب رئيس شرطة المقاطعة إلى جمع البيانات الديموغرافية في جميع حالات الاستيقاف المرورية، إذ لا يجوز لنواب الشرطة مطالبة الأشخاص الموقوفين بالإفصاح شخصيًا عن الخصائص المحددة أدناه.⁶³



الملخص التنفيذي	مقدمة	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King	التوصيات	الخاتمة
-----------------	-------	----------------------------------------------------	----------	---------

قد صُممت هذه التوصية استنادًا إلى قانون California لمكافحة التنميط العرقي والهوية لعام 2015 الذي يستهدف تقليص ممارسات التنميط العرقي عند إنفاذ القانون. في California، يُلزم الضباط قانونًا بجمع البيانات الديموغرافية المتصوّرة في جميع حالات استيقاف المركبات والمشاة.⁶⁴ ويتعين أن تضم البيانات الديموغرافية المجمعة ما يلي:

- تصور نائب الشرطة للانتماء العرقي أو الإثني للفرد (الأفراد) الموقوف،ⁿ والنوع الاجتماعي، والتوجه الجنسي،^o والسن، وحالة الإعاقة، ومستوى إتقان اللغة الإنجليزية
- بيان ما إذا كان الفرد الموقوف يمر بأزمة نفسية أو سلوكية
- الانتماء العرقي أو الإثني لنائب الشرطة ومدة خدمته^p

3.3 تنسيق ممارسات جمع البيانات.

بينما يعمل مكتب رئيس شرطة المقاطعة على تحديث برامج البيانات لديه،^q يوصي مكتب OLEO باغتنام هذه الفرصة لوضع إجراءات موحدة لجميع برامج البيانات (يشمل ذلك CAD، وIAPRO، و43 Mark، وSector)، بما يضمن توحيد مدخلات البيانات قدر الإمكان على اختلاف الموظفين، ويؤدي إلى إنتاج بيانات عالية الجودة. ويمكن لعمليات جمع البيانات الموحدة أن تسهم في تحسين القدرة على تحليل البيانات المجمعة، بما يتيح الاستفادة من البيانات لتحقيق التأثير الأمثل.

- يجب التأكد من مطابقة البرامج مع دليل الأوامر العامة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة؛ وذلك لضمان اتساق حقول إدخال البيانات مع إجراءات إنفاذ القانون المسموح بها بموجب السياسات المعمول بها.

ⁿ قدم مكتب OLEO توصية بأن يستخدم مكتب رئيس شرطة المقاطعة بالفئات العرقية والإثنية المعتمدة لدى مكتب الإحصاء الأمريكي (U.S. Census Bureau)؛ حتى يتسنى له تحليل البيانات على نحو أفضل مقارنة بقواعد البيانات الأخرى، وتضم هذه الفئات ما يلي: الأمريكي من ذوي البشرة البيضاء، والأمريكي من أصحاب البشرة السمراء، والأمريكي من أصول إفريقية، والأمريكي الآسيوي، وسكان هاواي الأصليون، وسكان جزر المحيط الهادئ الأمريكي، والأمريكي الأصلي، والأمريكي من أصول أسيانية ولايتينية، والأمريكي متعدد الأعراق. ويقر مكتب OLEO بأن هذه القائمة لا تمثل الأعراق والهويات الإثنية لسكان مقاطعة King تمثيلاً شاملاً، ويدعو أفراد المجتمع المحلي إلى إرسال ملاحظاتهم للتصدي لهذه التحديات المتعلقة بالبيانات على نحو أفضل.

^o يعرب المناصرون لمجتمعات LGBTQ+ (مجتمعات الميم) عن مخاوفهم المشروعة بخصوص جمع جهات إنفاذ القانون للمعلومات المتعلقة بالميول الجنسية أو النوع الاجتماعي للأفراد، نظرًا لما قد يترتب على ذلك من مخاطر تهميش إضافية أو ترسيخ أوجه التحيز القائمة. ومع ذلك، ولغايات تقييم أوجه التفاوت ورصد الأدلة على عمليات التنميط القائمة على الميول الجنسية أو النوع الاجتماعي، فإنه يوصى بتسجيل الضباط لتصوراتهم الخاصة للنوع الاجتماعي والميول الجنسية للأفراد الموقوفين. ويسهم ذلك في تحديد نقاط في البيانات من شأنها الكشف عن الاعتقاد الذي كوّنه الضابط تجاه الفرد موضع حالة الاستيقاف، وكذلك كشف الأدلة عن حالات التنميط، والحث على إجراء الإصلاحات اللازمة. راجع Leonore F. Carpenter and R. Barrett Marshall, "Walking While Trans: Profiling of Transgender Women by Law Enforcement, 2017 and the Problem of Proof," William & Mary Journal of Race, Gender, and Social Justice, November <https://scholarship.law.wm.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1461&context=wmjowl>

^p يشجع مكتب OLEO مكتب رئيس شرطة المقاطعة على تحديد آليات الاحتفاظ بهذه المعلومات لكل نائب شرطة، بحيث لا تتطلب الإدخال اليدوي لها في كل حالة استيقاف مرورية. ويعد ذلك من أفضل الممارسات لجمع هذا النوع من المعلومات وإزالة جميع بيانات التعريف الشخصية، مثل الأسماء وأرقام الشارات، ويمكن تحقيق ذلك من خلال منح كل نائب رقم معرف فريد. راجع Marie Pryor, Phillip Atiba Goff, Farhang Heydari, "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, The Center on Policing Equity, the Policing Project at New York University School of, 2020", Government, and Communities Law, and the California Department of Justice, <https://static1.squarespace.com/static/58a33e881b631bc60d4f8b31/t/5f7335d7294be10059d32d1c/1601385959666/COPSGuidebook+Final+Release+Version.pdf>

^q يباشر مكتب رئيس شرطة المقاطعة إجراءات الانتقال إلى استخدام نظام CAD جديد.

^r يستخدم مكتب رئيس شرطة المقاطعة العديد من البرامج لتنظيم البيانات، ومن بينها الأنظمة التالية: نظام CAD الذي يستخدمه نواب الشرطة عند الاستجابة للبلغات وتوجيه التحذيرات وإصدارات المخالفات. IAPRO هو برنامج يُستخدم في تتبع التحقيقات الداخلية وحالات استعمال القوة. قاعدة بيانات Mark43 هي قاعدة تضم كل البيانات التي تم جمعها عند إجراء عملية اعتقال. وأخيرًا، Sector وهو نظام تديره دورية ولاية واشنطن (Washington State Patrol) لتخزين بيانات ممارسات إنفاذ قوانين المرور على مستوى الولاية. وقد تكون بيانات قضية واحدة مخزنة في أكثر من برنامج، ما يجعل عملية التحليل معقدة وتستغرق وقتًا طويلًا.

الملخص التنفيذي	مقدمة	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King	التوصيات	الخاتمة
-----------------	-------	----------------------------------------------------	----------	---------

- b. يجب حفظ البيانات الخاصة بحالات الاستيقاف المرورية في نظام برمجي واحد بما يسهل إجراء عمليات التحليل. يجب أن تتاح للعامة البيانات المتعلقة بالعدد الإجمالي لحالات الاستيقاف المرورية، ونتائجها، والبيانات الديموغرافية الخاصة بها.
- c. يتعين على جميع نواب الشرطة الالتزام بإكمال دورات تدريبية شاملة ومستمرة ومنتظمة حول كيفية استخدام أدوات جمع البيانات المتوفرة لدى مكتب رئيس شرطة المقاطعة.
- d. يتعين على مكتب رئيس شرطة المقاطعة الاستعانة ببرامج تستكشف التناقضات والحقول غير المكتملة تلقائيًا للحد من عمليات إدخال البيانات بالخطأ.

التوصية الرابعة



في حال كان مكتب رئيس شرطة المقاطعة يدرس إمكانية توسيع نطاق ممارسات إنفاذ قوانين المرور الآلية، فإنه يتعين على مقاطعة King، كشرط مسبق، تكليف جهة مستقلة لإجراء دراسة للجدوى ومسائل الإنصاف، واشتراط المشاركة الموسَّعة للمجتمعات المحلية في التطبيق المحتمل لممارسات إنفاذ القانون الآلية.

يُقصد بـ "ممارسات إنفاذ القانون الآلية" إستراتيجية إنفاذ القانون التي تعتمد فيها على استخدام الكاميرات في تصوير لوحات ترخيص المركبات المرتكبة للمخالفات القانونية، وإرسال تحذير أو إصدار مخالفة عبر البريد إلى المالك المسجل للمركبة.⁶⁵ وغالبًا ما تُستخدم الكاميرات في مخالفات السرعة الزائدة أو تجاوز الإشارة الحمراء، على الرغم من أن المناطق على المستوى الوطني لا تزال تُرى تجاريًا للاستعانة بممارسات أخرى آلية لإنفاذ القانون، ومن بينها استخدام الكاميرات في رصد مخالفات التشتت في أثناء القيادة.⁶⁶ يطبق استخدام الكاميرات مع مخالفات تجاوز الإشارة الحمراء حاليًا بشكل محدود في نطاق المنطقة التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة، وبشكل رئيسي في مدينة Kenmore.⁶⁷

الاستعانة بممارسات إنفاذ القانون الآلية تنطوي على محاسن ومساوئ محتملة تتعلق بنواب الشرطة وأفراد المجتمع المحلي على حد سواء. ومن أبرز المنافع المتأتية عن الاستعانة بممارسات إنفاذ القانون الآلية لتقليل عدد عمليات التوقيف المرورية المنفذة، والحد من احتمالات وقوع المشادات الخطيرة والتفاعلات التي تترتب عليها أضرارًا نفسية بين موظفي مكتب رئيس شرطة المقاطعة وأفراد المجتمع المحلي.⁶⁸ إضافةً إلى ذلك، أثبتت تلك الممارسات فعاليتها في تغيير سلوكيات القيادة الخطرة والحد من حوادث التصادم.⁶⁹

مع ذلك، يمكن أن تثير ممارسات إنفاذ القانون الآلية مخاوف تتعلق بالخصوصية والمراقبة.⁷⁰ تستعين معظم كاميرات رصد السرعة (Automatic License Plate Reader) ALPR، تقنية القارئ الآلي للوحات ترخيص المركبات التي يمكنها التقاط ما يصل إلى 1,800 لوحة في الدقيقة. تستخدم مؤسسات إنفاذ القانون تقنية ALPR في رصد المجتمعات المهمشة، ومن بينها مجتمعات الأفراد أصحاب البشرة الملونة وذوي الدخل المنخفض.⁷¹ وُجهت للشركات المصنعة لتقنية ALPR، التي تعمل على جمع بيانات الموقع الحساسة وتخزينها، اتهامات بانتهاك قوانين الولاية بسبب مشاركتها لبيانات مواقع المركبات مع مؤسسات إنفاذ القانون الفيدرالية المعنية بحراسة الحدود.⁷² إضافةً إلى ذلك، لا تُتاح العقود المبرمة بين مؤسسات إنفاذ القانون وموردي تقنية ALPR للعامة، ما يحد من تطبيق مبدأ الشفافية مع الجمهور.

يمكن أن تسهم ممارسات إنفاذ القانون الآلية في زيادة حدة أوجه التفاوت العرقية والاقتصادية عند إنفاذ قوانين المرور نظرًا إلى تمركز الكاميرات في ممرات عالية السرعة تقع غالبًا في أحياء مكتظة بالسكان ممن ترتفع بينهم نسب الأشخاص أصحاب البشرة الملونة وذوي الدخل المنخفض.⁷³ ومن ثم، ترتفع احتمالية فرض الغرامات المرتبطة بالمخالفات المرورية الصادرة آليًا على السائقين أصحاب البشرة الملونة وذوي الدخل المنخفض الذين قد يعجزون عن سداد قيمة المخالفة.⁷⁴

على الرغم من عدم إمام مكتب OLEO بأي خطط حالية لتوسيع نطاق استخدام ممارسات إنفاذ القانون الآلية في مقاطعة King، يتعين على مكتب رئيس شرطة المقاطعة اتخاذ أقصى درجات الحيطة والحذر قبل التوسع في تطبيق تلك الممارسات نظرًا لمحدودية الميزانية المخصصة ولما سبق ذكره من مخاوف. وثمة مخاوف أخرى تتعلق بممارسات إنفاذ القانون الآلية تتمثل في

الملخص التنفيذي	مقدمة	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King	التوصيات	الخاتمة
-----------------	-------	----------------------------------------------------	----------	---------

ارتفع قيمة الغرامات المفروضة التي تحقق إيرادات، بالإضافة إلى أن تلك الممارسات لا تعالج الأسباب الجذرية للأوضاع المرورية الخطرة.⁷⁵ أوضحت الأبحاث أن تحسين تصاميم الطرق هو أسلوب أكثر كفاءة لتحسين مستويات السلامة المرورية (على سبيل المثال انخفضت معدلات حوادث التصادم المسببة 75% للإصابات نتيجة إقامة ممرات دائرية بديلة للإشارات الضوئية وعلامات التوقف التحذيرية).⁷⁶

4.1 لا يجوز لمكتب رئيس شرطة المقاطعة الشروع في تطبيق أي ممارسات آلية جديدة أو إضافية لإنفاذ القانون حتى توضح دراسة الجدوى ومسائل الإنصاف مسارًا لكيفية الحد من المخاوف المتعلقة بالخصوصية والإنصاف.

في ضوء ما ثبت من أدلة تفيد أن ممارسات إنفاذ القانون الآلية قد تُفضي إلى تحميل الفئات السكانية المنخفضة الدخل وأصحاب البشرة الملونة أعباءً غير متكافئة،⁷⁷ يوصي مكتب OLEO مقاطعة King بإجراء المزيد من الأبحاث قبل الشروع في توسيع نطاق تطبيق ممارسات إنفاذ القانون الآلية، بما في ذلك تركيب كاميرات إضافية أو التوسع في استخدام الكاميرات الحالية (مثل إعادة استخدام الكاميرات المثبتة حاليًا في مناطق المدارس خارج إطار ساعات وأغراض الاستخدام الحالية)، أو اعتماد أنواع جديدة من تقنيات إنفاذ القانون الآلية في المنطقة التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة. يجب أن تدرس الجدوى ومسائل الإنصاف ما يلي:

- بيان أي المجتمعات المحلية تعاني مستويات غير متكافئة من المخاوف المتعلقة بالسلامة لمرورية، مثل مخالفات السرعة الزائدة وتجاوز الإشارة الحمراء، التي ستكون المستفيد الأكبر من تطبيق ممارسات إنفاذ القانون الآلية
- التحقق من جدوى توجيه التمويل نحو معالجة أو تحسين تصاميم الطرق بدلاً من توجيهه إلى ممارسات إنفاذ القانون الآلية
- بحث ما إذا كان استخدام الكاميرات يزيد حدة آثار التمييز العرقية في مقاطعة King
- بيان مدى فعالية الكاميرات المتوفرة حاليًا لاستخدامها في المنطقة التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة بغرض تحسين مستويات السلامة المرورية؛ دون قياس النجاح بالإيرادات أو عدد المخالفات الصادرة
- مراجعة أوجه الاستخدام الحالية للإيرادات، والمخاوف المتعلقة بالخصوصية، والآثار المرتبطة بالإنصاف نتيجة تطبيق ممارسات إنفاذ القانون الآلية في المنطقة التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة
- فحص ممارسات مشاركة البيانات المطبقة في المناطق وفي مؤسسات إنفاذ القانون الفيدرالية
- تحليل الشركات الخاصة أو الجهات المتعاقد معها وآلية استخدام البرامج التي توفرها؛ ويشمل ذلك ممارسات مشاركة البيانات
- بيان إجراءات استخدام البيانات وتخزينها

يجب أن تتولى إجراء دراسة الجدوى ومسائل الإنصاف مؤسسة مستقلة عن مكتب رئيس شرطة المقاطعة، وإعدادها بالشراكة مع المجتمعات المحلية ضمن نطاق المنطقة التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة، وذلك حتى تُتاح الفرصة الكافية للمجتمعات المتأثرة لمشاركة ملاحظاتها ومدخلاتها على مدار مراحل العملية.

4.2 يجب أن تتسم أي خطط مستقبلية لتطبيق ممارسات إنفاذ القانون الآلية الإضافية بكونها موجهة مجتمعيًا وتستهدف التصدي للأسباب الجذرية للمخاوف المتعلقة بالسلامة المرورية.

يوصي مكتب OLEO بإشراك المجتمعات المحلية في الجهود المعنية بتطبيق ممارسات إنفاذ القانون الآلية. وفي حال اعتزم مكتب رئيس شرطة المقاطعة وشركاؤه من الجهات الحكومية المحلية، عقب الانتهاء من إعداد دراسة الجدوى ومسائل الإنصاف ونشرها، بدء تطبيق ممارسات إضافية آلية لإنفاذ القانون، يتعين إشراك أفراد المجتمع المحلي مشاركة كاملة في عملية اتخاذ القرار لمواقع الكاميرات المخصصة لتطبيق هذه الممارسات وتحديد إستراتيجيات إنفاذ القانون، بما في ذلك تلك المتعلقة بالعقوبات، لضمان منح البرنامج الأولوية للقضايا المتعلقة بالسلامة المرورية.

الملخص التنفيذي	مقدمة	وضع السلامة المرورية وإنفاذ القانون في مقاطعة King	التوصيات	الخاتمة
-----------------	-------	----------------------------------------------------	----------	---------

يجب أن يستهدف أي برنامج مستقبلي لممارسات إنفاذ القانون الآلية تقليص الآثار السلبية للعقوبات المالية المرتبطة بممارسات إنفاذ القانون الآلية التي لا تعالج الأسباب الجذرية للمخاوف المتعلقة بالسلامة المرورية. على المناطق مراعاة ما يلي:

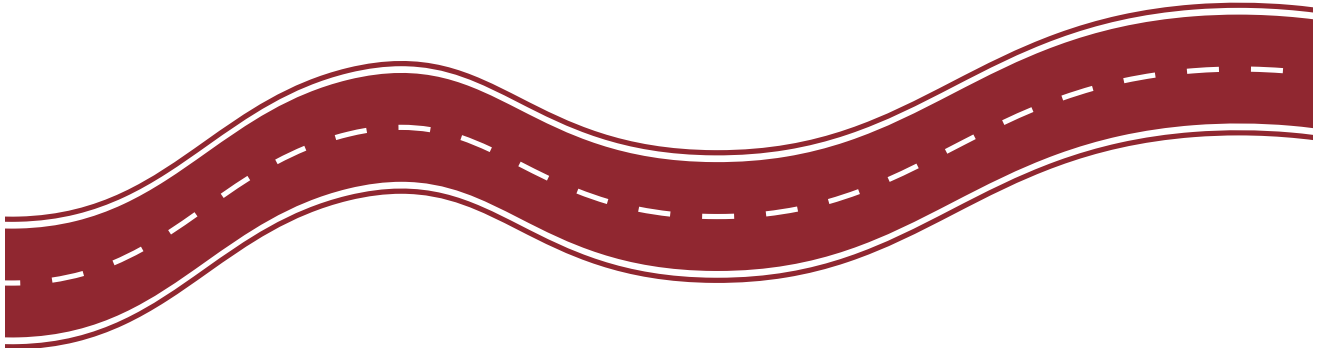
- إمكانية إعداد برامج تجريبية للمخالفات لا يترتب عليها فرض عقوبات مالية، مع الاكتفاء بتوجيه تحذيرات لفترة محددة
- تحديد مستويات الغرامات وخيارات الدفع (على سبيل المثال الغرامات القائمة على الدخل وخطط السداد دون رسوم) والبدائل المعتمدة (على سبيل المثال مخالفات الإصلاح وخيارات الخدمة المجتمعية)
- آليات ضمان إعادة استثمار إيرادات ممارسات إنفاذ القانون الآلية في عمليات تحسين تصاميم الطرق والبنية التحتية للسلامة المرورية المحددة من جانب المجتمع المحلي

الخاتمة

حدد شركاء مكتب OLEO السلامة المرورية وإنفاذ القانون بوصفهما أبرز المخاوف لدى السكان والعاملين ومستخدمي الطرق في مقاطعة King. ونظرًا إلى أن حالات الاستيقاف المرورية هي النمط الأكثر شيوعًا للتفاعل بين الجمهور وجهات إنفاذ القانون، فمن الأهمية بمكان أن تتوفر لدى مكتب رئيس شرطة المقاطعة سياسات وإجراءات محددة لإنفاذ قوانين المرور تتسم بالاستجابة للاحتياجات المجتمعية.⁷⁸

في 2022، أجرى مكتب التدقيق عملية تدقيق لممارسات إنفاذ قوانين المرور التي يطبقها مكتب رئيس شرطة المقاطعة.⁷⁹ وقد توصل التقرير إلى أن الوكالة لا تمتلك إطارًا توجيهيًا إستراتيجيًا لممارسات إنفاذ قوانين المرور، كما أنها لا تجمع البيانات الشاملة الخاصة بحالات الاستيقاف المرورية. وتؤكد البيانات التي تم جمعها خلال مرحلة التواصل التي أطلقها مكتب OLEO هذه الاستنتاجات.

أعد مكتب OLEO وشركاؤه توصيات إضافية بخصوص إستراتيجية إنفاذ قوانين المرور التابعة لمكتب رئيس شرطة المقاطعة، وذلك بغرض تحسين مستويات السلامة المرورية وتعزيز التطبيق المنصف لممارسات إنفاذ القانون والحث على جمع البيانات بشكل صحيح. عقب عرض هذه التوصيات على مجلس مقاطعة King ومكتب رئيس شرطة المقاطعة، يعتزم مكتب OLEO متابعة تنفيذ التوصيات، بما يضمن بقاء شركائه والمجتمعات المحلية في مقاطعة King على اطلاع بالخطوات المتخذة لتحسين مستويات السلامة المرورية وتطبيق ممارسات إنفاذ القانون في مقاطعة King.⁸⁰



التعليقات الختامية

- [s126560-link1.pdf](#); Matthew A. Graham et al, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 10 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic Ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 11 Ibid.
- 12 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>.
- 13 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 14 King County Office of Law Enforcement Oversight, "Community Guidance Framework for Policy Reviews," <https://cdn.kingcounty.gov/-/media/king-county/independent-governance-and-leadership/government-oversight/office-of-law-enforcement-oversight/policy-reviews/oleo-community-guidance-framework-for-policy-reviews.pdf>.
- 15 King County Sheriff's Office, "General Information Bulletin 25-044," March 6, 2025, Sheriff's Office internal document.
- 16 موظفو King County Sheriff's Office، مقابلات شخصية مع مكتب OLEO، فبراير-أبريل 2025.
- 17 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 18 تحليل مكتب OLEO «بيانات التصميم بمساعدة الكمبيوتر للفترة 2020-2024»، 17 أبريل 2025، التفاصيل المتعلقة بالملف متوفرة لدى المؤلفين.
- 19 U.S. Census Bureau, "DP05 | ACS Demographic and Housing Estimates," 2023 1-Year Estimate Data Profile, <https://data.census.gov/table/ACSDP1Y2023.DP05?q=King+County,+Washington>.
- 20 تحليل مكتب OLEO «بيانات التصميم بمساعدة الكمبيوتر للفترة 2020-2024»، 17 أبريل 2025، التفاصيل المتعلقة بالملف متوفرة لدى المؤلفين.
- 21 Enoka Herat, "It's time to prioritize traffic safety for all Washingtonians," 2025, <https://wcforga.org/our-voice/its-time-to-prioritize-traffic-safety-for-all-washingtonians>; Traffic Safety for All, "Policy Platform," <https://www.trafficsafety4all.org/our-solutions>; Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic
- 1 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://injepijournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al, "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>; Matthew A. Graham et al, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stops,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 2 Centers for Disease Control and Prevention, "About Transportation Safety," November 19, 2024, <https://www.cdc.gov/transportation-safety/about/index.html#:~:text=Highlights,data%20can%20help%20prevention%20efforts>.
- 3 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/2024/05/WTSC_2023-Traffic-Fatalities-press-release_May-13-2024.pdf.
- 4 Washington State Department of Transportation, "Collision Data Portal," 2025. <https://remoteapps.wsdot.wa.gov/highwaysafety/collision/data/portal/public/>
- 5 Emily Badger and Ben Platt, "Traffic Enforcement Dwindled in the Pandemic. In Many Places, It Hasn't Come Back," July 2024, The New York Times. <https://www.nytimes.com/interactive/2024/07/29/upshot/traffic-enforcement-dwindled.html#>
- 6 تحليل مكتب OLEO «بيانات التصميم بمساعدة الكمبيوتر للفترة 2020-2024»، 17 أبريل 2025، التفاصيل المتعلقة بالملف متوفرة لدى المؤلفين.
- 7 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 8 تحليل مكتب OLEO «بيانات التصميم بمساعدة الكمبيوتر للفترة 2020-2024»، 17 أبريل 2025، التفاصيل المتعلقة بالملف متوفرة لدى المؤلفين.
- 9 Tom Abate, "Black drivers get pulled over by police less at night when their race is obscured by 'veil of darkness,' Stanford study finds," May 5, 2020, Stanford Report, <https://news.stanford.edu/stories/2020/05/veil-darkness-reduces-racial-bias-traffic-stops>; Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://injepijournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/>

التعليقات الختامية يُنوع

- 32 Washington House Bill 1512 (2025), Sec. 3. (1) (a) (ii), [1512.pdf](#).
- 33 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 34 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17, 2024, https://www.sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf; Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>.
- 35 City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 36 Virginia's Legislative Information System, "HB 5058 Marijuana and certain traffic offenses; issuing citations, etc," 2020 Special Session 1, <https://legacylis.virginia.gov/cgi-bin/legp604.exe?202+sum+HB5058>; Mecklenburg County Sheriff's Office, "MCSO General Order #20," September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
- 37 Mecklenburg County Sheriff's Office, "MCSO General Order #20," September 19, 2022, <https://www.mecksheriff.com/pdf/GO-20.pdf>.
- 38 City Council Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality Is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 39 Johns Hopkins International Injury Research Unit, "Evidence Synthesis on Impact of Traffic Fines to Improve Road Safety," October 2024, https://publichealth.jhu.edu/sites/default/files/2024-10/BIGRS_Evidence-Synthesis-Traffic-Fines_v3.pdf.
- 40 Aravind Boddupalli et al., "How Fines and Fees Impact Family Well-Being," August 14, 2024, Tax Policy Center, https://taxpolicycenter.org/sites/default/files/publication/166004/how_fines_and_fees_impact_family_well-being.pdf; Jordan Woods, "Reimagining Traffic Fines and Fees," 2024, UC Irvine Law Review, 14:3, <https://escholarship.org/uc/item/6vf096vn>; Molly Webster, "Monetary sanctions imposed by courts continue to cause harmful debt for people in our state," December 12, 2024, Washington State Budget and Policy Center, <https://budgetandpolicy.org/schmudget/monetary-sanctions-imposed-by-courts-continue-to-cause-harmful-debt-for-people-in-our-state/>.
- 41 Margaret Meyer and Richard Gonzalez, "Detecting Bias in Traffic Searches: Examining False Searches of Innocent Drivers," April Ordinances for Public Safety (STOPS), <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>; Emily Roscoe, "Policing Traffic Violations," March 2023, University of North Carolina School of Government, https://cjlil.sog.unc.edu/wp-content/uploads/2023/07/Policing-Traffic-Violations_2023.3.24.pdf.
- 22 Washington Traffic Safety Commission, "Washington Traffic Deaths Reach 33-Year High," May 13, 2024, <https://wtsc.wa.gov/wtsc-2023-traffic-fatalities/>.
- 23 Vera Institute of Justice, "Sensible Traffic ordinances for Public Safety (STOPS)," <https://www.vera.org/ending-mass-incarceration/criminalization-racial-disparities/public-safety/redefining-public-safety-initiative/sensible-traffic-ordinances-for-public-safety>.
- 24 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, <https://courts.ca.gov/system/files/opinion-citing/s126560-link1.pdf>.
- 25 Sam Levin, "US police have killed nearly 600 people in traffic stops since 2017, data shows," April 21, 2022, *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/us-news/2022/apr/21/us-police-violence-traffic-stop-data>; "Mapping Police Violence," <https://mappingpoliceviolence.org>.
- 26 Matthew A. Graham, "Compounding Anti-Black Racial Disparities in Police Stops," October 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/10/CPE-WhitePaper-Compounding-Disparities.pdf>; The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 27 City Council of Philadelphia, "Councilmember Thomas' Driving Equality is Law," March 3, 2022, <https://phlcouncil.com/councilmember-thomas-driving-equality-is-law/>.
- 28 Sammy Caiola, "Data shows Philly traffic stops involving Black men are down 54%," March 6 2023, PBS WHYY News, <https://whyy.org/articles/philadelphiadriving-equality-act-data-traffic-stops-black-men-reduction/>.
- 29 Mike Dolan Fliss et al., "Re-prioritizing traffic stops to reduce motor vehicle crash outcomes and racial disparities," January 20, 2020, *Injury Epidemiology*, no. 7(3), 2020, <https://injejournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/s40621-019-0227-6>; Vera Institute for Justice, "Police Are Stopping Fewer Drivers – and It's Increasing Safety," January 11, 2024, <https://www.vera.org/news/police-are-stopping-fewer-drivers-and-its-increasing-safety>.
- 30 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 31 Vera Institute for Justice, "For Safety and Justice, Enact Policies to Limit Non-Safety-Related Traffic Stops," March 2023, <https://vera-institute.files.svcdcdn.com/production/images/STOPS-For-Safety-and-Justice-Enact-Policies-to-Limit-Non-Safety-Related-Traffic-Stops.pdf?dm=1709587229>.

التعليقات الختامية يُنوع

- 51 Megan Dias et al., "Consent Searches: Evaluating the Usefulness of a Common and Highly Discretionary Police Practice," May 16, 2022, University of Texas Department of Government, <https://www.marcelroman.com/pdfs/wps/consent.pdf>.
- 52 موظفو King County Sheriff's Office عبر البريد الإلكتروني مع مكتب OLEO، 18 أبريل 2025.
- 53 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 54 Matthew A. Graham et al., "Racial disparities in use of force at traffic stops," 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>; Bradley R. Haywood, "Ending Race-Based Pretextual Stops: Strategies For Eliminating America's Most Egregious Police Practice," January 17, 2023, Richmond Public Interest Law Review, <https://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1550&context=pilr>.
- 55 Johns Hopkins University Police Department, "Traffic Control & Enforcement Operational Procedure #442," July 25, 2024, <https://www.jhu.edu/assets/uploads/policies/final/442%20Traffic%20Control%20&%20Enforcement%20FINAL.pdf>.
- 56 Nicholas P Camp et al., "Leveraging body-worn camera footage to assess the effects of training on officer communication during traffic stops," September 17, 2024, PNAS Nexus, 3:9, <https://academic.oup.com/pnasnexus/article/3/9/pgae359/7756556>.
- 57 Kristina Murphy, "Procedural justice and its role in promoting voluntary compliance," 2017, Regulatory Theory: Foundations and Applications, pg. 43-58, <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1q1crtm.10>; David Weisburd et al., "Reforming the police through procedural justice training: A multicity randomized trial at crime hot spots," March 28, 2022, PNAS, <https://doi.org/10.1073/pnas.2118780119>.
- 58 Marie Pryor et al., "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, Center for Policing Equity and Policing Project at New York University School of Law, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/07/CPE-Toolkit-StopDataCollection-Guidebook.pdf>.
- 59 Marie Pryor et al., "Collecting, Analyzing, and Responding to Stop Data: A Guidebook for Law Enforcement Agencies, Government, and Communities," 2020, Center for Policing Equity and Policing Project New York University School of Law, <https://www.policingproject.org/stopdata>.
- 60 Police Executive Research Forum, "What Police Chiefs and Sheriffs Need to Know About Collecting and Analyzing Use-of-Force Data," February 2021, <https://www.policeforum.org/assets/CollectingAnalyzingUOFData.pdf>.
- 61 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 27, 2024, Journal of Quantitative Criminology, 40, 791–812 (2024), <https://doi.org/10.1007/s10940-024-09585-4>.
- 42 San Francisco Police Department, "General Order 9.07 Restricting the Use of Pretext Stops," July 17 2024, https://sanfranciscopolice.org/sites/default/files/2024-07/SFPD_DGO_9_07_20240719.pdf.
- 43 Josephine Ross, "Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland," 2023, American University Law Review, 72:6, <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2363&context=aulr>.
- 44 Ibid.
- 45 Kaylah Alexander et al., "Eliminate Consent Searches," October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>; Aline Ara Santos Carvalho et al., "Racial Prejudice and Police Stops: A Systematic Review of the Empirical Literature," Behavior Analysis in Practice, May 28, 2021, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9744975/>.
- 46 Josephine Ross, "Abolishing Police Consent Searches Through Legislation: Lessons from Scotland," 2023, American Law University, 72:6, <https://aulawreview.org/blog/abolishing-police-consent-searches-through-legislation-lessons-from-scotland/>; Andrew Lance, "Why Abolishing the Fourth Amendment Consent Exception is Long Overdue," October 4, 2021, University of Cincinnati Law Review, <https://uclawreview.org/2021/10/04/why-abolishing-the-fourth-amendment-consent-exception-is-long-overdue/>; Roseanna Sommers and Vanessa K. Bohns, "The Voluntariness of Voluntary Consent: Consent Searches and the Psychology of Compliance," 2019, The Yale Law Journal, https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/10383/Sommers_Bohns.pdf?sequence=3&isAllowed=y; Tracey Maclin, "The Good and Bad News About Consent Searches in the Supreme Court," 2008, University of Florida Law Faculty Publications, <https://scholarship.law.ufl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2178&context=facultypub>.
- 47 Kaylah Alexander et al., "Eliminate Consent Searches," October 2020, DC Justice Lab + STAAND, <https://dcjusticelab.org/wp-content/uploads/2022/04/EliminateConsentSearches.pdf>.
- 48 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>; Deepak Premkumar et al., "How Often Are Firearms Confiscated During Traffic Stops?," February 16, 2023, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/blog/how-often-are-firearms-confiscated-during-traffic-stops/>.
- 49 Matthew A. Graham et al., "Racial disparities in use of force at traffic stops," 2024, Center for Policing Equity, <https://policingequity.org/wp-content/uploads/2024/08/CPE-Use-of-Force-at-Traffic-Stops-Data-Brief-2024.pdf>.
- 50 Emma Pierson et al., "A large-scale analysis of racial disparities in police stops across the United States," March 2019, Stanford Computational Policy Lab, <https://web.stanford.edu/~csimoiu/doc/traffic-stops.pdf>.

التعليقات الختامية تُبَع

- 73 Maya Fegan, "Speeding into the Future," April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, "Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?," Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- 74 Ibid.
- 75 Maya Fegan, "Speeding into the Future," April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>; Hiroko Shimizu and Pierre Desrochers, "Speed or Greed: Does Automated Traffic Enforcement Improve Safety or Generate Revenue?," Frontier Centre for Public Policy, December 2015, <https://www.fcpp.org/wp-content/uploads/2015/12/Shimizu-Desrochers-Speed-or-Greed.pdf>.
- 76 Washington State Department of Transportation, "Roundabouts," <https://wsdot.wa.gov/travel/traffic-safety-methods/roundabouts>; U.S. Department of Transportation, "Proven Safety Countermeasures," <https://highways.dot.gov/safety/proven-safety-countermeasures>; U.S. Department of Transportation, "Safer Roads," <https://www.transportation.gov/safe-system-approach/safer-roads>.
- 77 Maya Fegan, "Speeding into the Future," April 15, 2021, Berkeley Journal of Criminal Law, <https://www.bjcl.org/blog/speeding-into-the-future-the-pitfalls-of-automated-traffic-enforcement>.
- 78 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 79 Ibid.
- 80 The Stanford Open Policing Project, "Findings: 'Stop Rates' and 'After the Stop,'" 2023, <https://openpolicing.stanford.edu/findings/>.
- 62 Deborah Ramirez et al., "A Resource Guide on Racial Profiling Data Collection Systems: Promising Practices and Lessons Learned," 2000, U.S. Department of Justice, <https://www.ojp.gov/pdffiles1/bja/184768.pdf>.
- 63 Magnus Lofstrom et al., "Racial Disparities in Traffic Stops," October 2022, Public Policy Institute of California, <https://www.ppic.org/?show-pdf=true&docraptor=true&url=https%3A%2F%2Fwww.ppic.org%2Fpublication%2Fracial-disparities-in-traffic-stops%2F>.
- 64 11 CCR § 999.226, "Article 3 Data Elements to be Reported," <https://www.law.cornell.edu/regulations/california/11-CCR-999.226>; California Legislature, "AB-953 Law enforcement: racial profiling," October 3, 2015, https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201520160AB953; Racial and Identity Profiling Advisory Board, "Annual Report 2025," January 1, 2025, <https://oag.ca.gov/system/files/media/ripa-board-report-2025.pdf>.
- 65 Governors Highway Safety Association, "Automated Enforcement in a New Era," December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- 66 King County Auditor's Office, "Traffic Enforcement: Strategies Needed to Achieve Safety Goals," June 14, 2022, <https://kingcounty.gov/en/independents/governance-and-leadership/government-oversight/auditors-office/reports-papers/reports/2022/kcso-traffic-enforcement>.
- 67 موظفو King County Sheriff's Office مقابلة شخصية مع مكتب OLEO، 5 فبراير 2025.
- 68 Governors Highway Safety Association, "Automated Enforcement in a New Era," December 2023, https://www.ghsa.org/sites/default/files/2024-12/AE_newera_12-5-23_0.pdf.
- 69 Washington Traffic Safety Commission, "Automated Speed Enforcement Readiness Guide," September 2022, https://wtsc.wa.gov/wp-content/uploads/dlm_uploads/2022/09/Automated-Speed-Enforcement-Readiness-Guide-09-2022.pdf; Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, "Study Finds Red-Light Cameras to Be Effective at Reducing About 30 Percent of Rear-End and Right-Angle Crashes with a Benefit-to-Cost Ratio of 2.61," August 26, 2021, <https://www.itskrs.its.dot.gov/2021-b01588>.
- 70 Angel Diaz and Rachel Levinson-Waldman, "Automatic License Plate Readers: Legal Status and Policy Recommendations for Law Enforcement Use," September 10, 2020, Brennan Center for Justice, <https://www.brennancenter.org/our-work/research-reports/automatic-license-plate-readers-legal-status-and-policy-recommendations>.
- 71 Ibid.
- 72 Andrew Adams, "Hundreds of police departments use camera company accused of breaking state law," August 27, 2025, Capital News Illinois, <https://capitolnewsillinois.com/news/hundreds-of-police-departments-use-camera-company-accused-of-breaking-state-law/>; see also University of Washington Center for Human Rights, "Leaving the Door Wide Open: Flock Surveillance Systems Expose Washington Data to Immigration Enforcement," October 21, 2025, <https://jsis.washington.edu/humanrights/2025/10/21/leaving-the-door-wide-open/>.



King County

OLEO

OFFICE OF LAW ENFORCEMENT OVERSIGHT