



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по статистике транспорта

Шестьдесят вторая сессия

Женева, 6–8 июля 2011 года

Пункт 3 d) предварительной повестки дня

Разработка методологии и согласование статистики транспорта

Методология подготовки статистики дорожно- транспортных происшествий

Записка секретариата

I. Мандат

1. На своей шестьдесят первой сессии в июне 2010 года Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) поручила секретариату продолжать работу по сбору высококачественных современных данных и показателей по транспорту и безопасности дорожного движения (ECE/TRANS/WP.6/159, пункт 47 b)).
2. Рабочая группа, возможно, пожелает провести обмен мнениями по вопросу о международной сопоставимости данных о числе раненых в дорожно-транспортных происшествиях и о неполном/неправильном представлении таких данных.

II. Международная сопоставимость статистических данных о числе раненых в дорожно-транспортных происшествиях

3. В Глоссарии по статистике транспорта приводится согласованное определение погибшего в дорожно-транспортном происшествии: "любой погибший на месте или скончавшийся в течение 30 дней в результате дорожно-транспортного происшествия с нанесением травмы, кроме случаев самоубийства.

Погибший исключается, если компетентный орган заявляет, что причиной смерти является самоубийство, т.е. умышленный акт причинения себе травмы, приведшей к смерти. Для стран, не применяющих 30-дневное пороговое значение, коэффициенты преобразования устанавливаются с таким расчетом, чтобы обеспечить возможность сопоставления на основе определения, предусматривающего 30-дневный срок"¹.

4. Определение раненого получено на основе вышеуказанного определения. Раненый: "любой человек, который в результате дорожно-транспортного происшествия с нанесением травмы не погиб на месте либо не скончался в течение 30 дней, но который получил травму и, как правило, нуждается в медицинском лечении, кроме попыток самоубийства"².

5. Большинство государств – членов ЕЭК ООН применяют это определение. Однако некоторые государства-члены используют другие определения, как указано в таблице ниже. Такая ситуация предполагает применение коэффициентов преобразования для обеспечения возможности международного сопоставления данных о числе раненых в дорожно-транспортных происшествиях.

<i>Страна</i>	<i>Определение смерти, используемое в стране³</i>
Албания	На месте ДТП
Армения	Без ограничения времени
Азербайджан	В течение 7 дней
Грузия	В течение 20 дней
Казахстан	В течение 7 дней
Кыргызстан	В течение 1 дня
Республика Молдова	В течение 1 года
Португалия	На месте происшествия
Российская Федерация	В течение 7 дней
Словакия	В течение 24 часов
Турция	На месте ДТП
Туркменистан	В течение 7 дней
Узбекистан	На месте ДТП

Источник: ВОЗ (2009 год). Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения⁴.

¹ www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen4.pdf.

² www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen4.pdf.

³ Самые продолжительные временные рамки, применяемые в стране.

⁴ www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0015/43314/E92789.pdf.

6. Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) определила методологию для расчета стандартизированных корректирующих коэффициентов для установления числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в течение 30-дневного периода:

	<i>Всего в течение 30 дней</i>	<i>Корректирующий коэффициент</i>
На месте происшествия/ в течение одного дня	77%	1,30
3 дня	87%	1,15
6 дней	92%	1,09
7 дней	93%	1,08
30 дней	100%	1,00
365 дней	103%	0,97

Источник: Jacobs G, Aeron-Thomas A, Astrop A. *Estimating global road fatalities*. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report 445)⁵.

7. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) использовала в своем Глобальном обзоре ВОЗ два метода для установления числа погибших:

- стандартизированные ЕКМТ на основе "30-дневного" определения корректирующие коэффициенты для расчета показателей смертельного дорожно-транспортного травматизма;
- модель отрицательной биномиальной регрессии⁶.

III. Неполное/неправильное представление статистических данных о числе раненых в дорожно-транспортных происшествиях

8. На своей пятьдесят третьей сессии в ноябре 2002 года Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) "отметила, что в зависимости от источника информирования имеется, возможно, недостаточно полная информация о реальной численности лиц, которые были ранены в результате дорожно-транспортных происшествий. Обычным источником информирования служат данные, поступающие от полиции, однако данные о раненых (тяжело или легко) и погибших, поступающие из страховых компаний и больниц, свидетельствуют о том, что число пострадавших является значительно более высоким" (TRANS/WP.6/143, пункт 30).

9. Международная группа по сбору и анализу данных по безопасности дорожного движения (ИРТАД) рассматривала вопрос о неполном представлении данных в нескольких публикациях⁷. В июле 2006 года ИРТАД распространила

⁵ www.transport-links.org/transport_links/filearea/publications/1_329_TRL445.pdf.

⁶ *Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире*. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2009 год, стр. 231–234.

⁷ IRTAD (1994). *Underreporting of road traffic accidents reported by the police at the international level*.

IRTAD Special report, OECD, Paris.

IRTAD (2003). *The availability of hospitalised Road User Data in OECD Member countries* – IRTAD special report, OECD, Paris.

свое второе исследование по вопросу о неполном представлении данных и сформулировала набор рекомендаций по совершенствованию механизма представления данных на основе результатов вопросника⁸. В своем годовом докладе 2010 года ИРТАД отметила, что "как следует из ответов большинства стран, уровень отчетности неизвестен. Во многих случаях это означает, что проблема неполного представления данных выявлена, но не может быть определена количественно"⁹.

⁸ www.internationaltransportforum.org/irtad/pdf/repNDL2007.pdf.

⁹ www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/10IrtadReport.pdf.