



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2002/35/Add.1
17 July 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Тридцать девятая сессия, 23-26 сентября 2002 года,
пункт 4 а) повестки дня)

ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

Отчет, представленный Европейской федерацией жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП) Рабочей группе по статистике транспорта (WP.6)

Достоверность и согласование статистических данных по количеству погибших
и раненых в дорожно-транспортных происшествиях

Цель нынешней инициативы состоит в улучшении мер дорожной безопасности и услуг по оказанию неотложной медицинской помощи.

Наличие достоверной и достаточно точной информации о количестве убитых и раненых в дорожно-транспортных происшествиях является необходимой обратной связью для осуществления и совершенствования нынешних и будущих мер по безопасности дорожного движения. Наличие такой информации также является необходимой обратной связью для разработки и совершенствования услуг по оказанию неотложной медицинской помощи.

Существует широко распространенное мнение о том, что данные, публикуемые сегодня большинством национальных статистических учреждений, а также Евростатом, ЕЭК ООН и ЕКМТ, зачастую не являются достоверными. Более того, отсутствие достоверности и согласованности этих данных мешает проведению достоверных международных сравнений, которые позволили бы выявить наиболее успешную практику предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Вот некоторые примеры:

1. Дорожно-транспортные происшествия в Великобритании: В отчете о жертвах (ДТПВ) за 1998 год¹ сообщается: "...имеются свидетельства того, что о значительной части дорожно-транспортных происшествий, участники которых получают несмертельные ранения, полиции не сообщается, и, таким образом, они не включаются в данную публикацию... Кроме того, согласно оценкам, информация о 20% пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, сообщаемая полиции, не регистрируется. Исследования подтверждают мнение о том, что полиция более склонна к недооценке тяжести травм в связи с трудностью установления их степени тяжести на месте аварии ..."
2. ДТПВ 1996 года² и ЛТИ (Лаборатория транспортных исследований) сообщают: "Количество пострадавших, о которых сообщает полиция, составляет лишь немногим более половины (54%) от количества пострадавших, о которых сообщают больницы, предоставляющие помощь жертвам аварий".
3. Согласно оценке³ ЛТИ, полученной в результате проведенных исследований, "информация о серьезно пострадавших во время дорожно-транспортных происшествий с мотоциклами попадает в официальные отчеты только в 18% случаев".
4. Швейцарское бюро по предупреждению дорожно-транспортных происшествий⁴ сообщает: "Согласно сообщениям полиции, в 1997 году количество лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, составило 27 286 человек. В том же году, согласно сообщениям страховых компаний, количество лиц, пострадавших во время дорожно-транспортных происшествий, составило 100 000 человек. Таким образом, полиция сообщила лишь о 27% пострадавших".
5. По информации, опубликованной Европейским союзом⁵, за последние несколько лет на дорогах каждый год 1,7 млн. человек становятся жертвами

аварий. Недавно эта цифра была скорректирована Европейским советом по вопросам безопасности на транспорте (ЕСБТ) и составляет по крайней мере 2,5 млн. человек, что свидетельствует о том, что представлявшиеся ранее данные были занижены на 68%.

Можно было бы привести другие примеры, но, как представляется, официальные данные, обычно используемые полицией, систематически занижаются по сравнению с данными больниц и страховых компаний. Причина тут кроется, по-видимому, не в самом определении этих данных, которые, как показано, например, в приложении I к документу TRANS/WP.6/2001/2, являются простыми и четкими.

Проблема занижения или неправильного представления данных скорее связана с системой или институтами, которые производят сбор данных. Например, пострадавший в городском районе может быть быстро доставлен в больницу частной машиной скорой помощи или частной машиной (что может спасти ему жизнь) без регистрации в полиции, и позднее он может быть переведен в другое отделение больницы, что упрощает работу больницы, но затрудняет возможности полиции найти его следы. Можно легко предположить другой сценарий, когда жертва избегает регистрации в полиции, но попадает в файлы больниц или страховых компаний.

Таким образом, представляется вполне естественным использовать данные больниц для определения количества погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях, поскольку больницы в полной мере занимаются пострадавшими и поэтому располагают более достоверными данными, чем полиция.

В странах, где существует обязательная гражданская ответственность водителей, требования жертв о возмещении ущерба могут также служить достоверным источником данных о дорожно-транспортных происшествиях.

Однако, поскольку исторически сложилось так, что данные полиции до сих пор используются в большинстве стран, было бы непрактично резко перейти на другую систему, и такое изменение могло бы быть неправильно понято общественностью.

Поэтому можно предложить систему коэффициентов согласно следующему определению:

Данные больниц = коэффициент \times на данные полиции или, в математическом выражении:

$$N_{\text{погибших/больницы}} = H_k \times N_{\text{погибших/полиция}}$$

$$N_{\text{раненых/больницы}} = H_i \times N_{\text{раненых/полиция}}$$

где $N_{\text{погибших/больницы}}$ – число погибших в соответствии с данными больниц,

$N_{\text{погибших/полиция}}$ – число погибших по данным полиции и H_k – коэффициент, увязывающий эти два показателя.

Для вышеприведенного примера 2 коэффициент H_i , трансформирующий данные о пострадавших полиции в данные о пострадавших больниц, будет составлять 1,85 (= 1/0,54). Аналогичные коэффициенты уже используются для расчета количества погибших в течение 30 дней по сравнению с данными, представленными странами, учитывающими погибших в ДТП, например, в шестидневный срок⁶.

Таким же образом могут быть определены коэффициенты для увязывания данных страховых компаний с данными полиции.

Такая система коэффициентов позволит продолжить использование данных полиции и в то же время предоставлять органам власти, ответственным за осуществление и улучшение мер по безопасности дорожного движения и услуг по оказанию неотложной помощи, действительную информацию, полученную с помощью обратной связи.

Справочные материалы

¹ Department of Environment, Transport and the Regions (DETR) (1999), Road accidents in Great Britain 1998: The casualty report.

² DETR (1997), Road accidents in Great Britain 1998: The casualty report.

³ Simpson H. (1996) Comparison of hospital and police casualty data: A national study, TRL Report 173, Crowthorne.

⁴ Bureau suisse de prévention des accidents. Statistique 2000. Les accidents en Suisse.

⁵ European Commission 2001 and ETSC 2001 reports.

⁶ Приложение I, TRANS/WP.6/2001/2.