

Anexo estadístico

1. Notas explicativas

- Información general
- Procesamiento de datos
- Tipos de datos utilizados
 - Datos notificados
 - Datos ajustados
 - Datos modelados
- Referencias

2. Tablas

- A.1 Coordinadores nacionales de datos, por países/área y regiones de la OMS
- A.2 Vehículos, mortalidad por accidentes de tránsito y proporción de usuarios de las vías de tránsito, por países/zonas
- A.3 Leyes sobre consumo de alcohol y conducción, cumplimiento, y víctimas mortales por accidentes de tránsito atribuidas al consumo de alcohol, por países/zonas
- A.4 Leyes relativas al uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención para niños, cumplimiento y tasas de uso del cinturón, por países/zonas
- A.5 Leyes sobre limitación de la velocidad y cumplimiento, por países/zonas
- A.6 Leyes relativas al uso del casco, cumplimiento y tasas de uso, por países/zonas
- A.7 Gestión de la seguridad vial y estrategias y políticas conexas, por países/zonas
- A.8 Sistemas de atención prehospitalaria, por países/zonas

Notas explicativas

Información general

Los datos presentados en las páginas que siguen se han obtenido mediante un cuestionario autoadministrado utilizado en los 178 países y zonas que participaron en la primera encuesta mundial sobre seguridad vial, realizada en 2008. La citada encuesta prestó especial atención a las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (I)*, como base para su estructura y contenido. Todos los países aplicaron la misma metodología de recopilación de datos, descrita en un protocolo específicamente concebido para el estudio. En más del 95% de los países, la encuesta estuvo coordinada, en lo que a su ejecución práctica se refiere, por un coordinador nacional de información (CNI) designado por el país; los cuestionarios fueron completados por equipos integrados por entre 6 y 8 encuestados clave, incluido el propio CNI. Los CNI, tras recibir la oportuna capacitación metodológica, coordinaron en los respectivos países la recopilación, validación y aprobación de los datos, así como su introducción en línea. El instrumento de encuesta, el protocolo junto con las directrices pertinentes, y el material didáctico se distribuyeron en los seis idiomas oficiales de la OMS (árabe, chino, español, francés, inglés y ruso). En los casos en que se estimó necesario, los CNI coordinaron la traducción de estos documentos al idioma local y volvieron a traducir la información obtenida de cara al proceso de introducción de datos, que se efectuó en inglés. Para información más detallada sobre la metodología empleada para la recopilación de datos, véase el sitio: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009.

Las secciones enumeradas a continuación contienen datos desglosados por países obtenidos a través de la encuesta.

- La tabla A.1 incluye un listado de los CNI que, en colaboración con las autoridades nacionales competentes, han desempeñado un papel clave en la realización de la encuesta.
- La tabla A.2 facilita información detallada sobre el número de defunciones por accidentes de tránsito y las tasas de mortalidad por número de habitantes por esta misma causa ajustados a la definición basada en el plazo de 30 días, así como sobre la proporción de usuarios de la vía pública por países/zonas. La tabla incluye también una serie de datos modelados de mortalidad por accidentes de tránsito generados en el contexto de la encuesta. Más adelante, se describe sucintamente el proceso en cuestión.
- Los cuadros A.3-A.6 ofrecen información sobre la categoría de las leyes, la aplicación de la legislación vigente y las tasas de cobertura/cumplimiento correspondientes a los cinco grandes factores de riesgo de los traumatismos causados por el tránsito (relacionados con el alcohol, el cinturón de seguridad, los dispositivos de retención para niños, la velocidad y el uso del casco).
- En la tabla A.7 se consignan los datos obtenidos de las respuestas relacionadas con las políticas públicas.
- La tabla A.8 proporciona información relativa a la disponibilidad de cuidados prehospitalarios.

La sección siguiente incluye una breve descripción del procesamiento de los datos, las observaciones sobre los resultados obtenidos mediante la encuesta (concretamente sobre los datos notificados, ajustados y modelados de mortalidad a nivel nacional) y el método utilizado para la elaboración del modelo.

Procesamiento de datos

El procesamiento de datos incluyó la cumplimentación del instrumento de encuesta y la introducción de los datos obtenidos a nivel nacional, así como su validación en el plano regional. Las tareas de depuración y análisis de datos y elaboración de informes se realizaron en la sede de la OMS en Ginebra.

Notificación de los datos obtenidos a nivel nacional

Las respuestas finales obtenidas a nivel nacional fueron introducidas por los CNI en una base de datos en línea específicamente preparada por la OMS para este proyecto. Los coordinadores cargaron también electrónicamente los documentos justificativos pertinentes, cuando éstos estaban disponibles y siempre que procediera. Seguidamente, los datos se validaron a nivel regional. Una vez ultimados y aprobados por los coordinadores regionales de información (CRI), los datos se sometieron a un proceso de depuración, para el cual se empleó el programa Microsoft Excel. En esa etapa, los datos de los distintos países fueron examinados, pregunta a pregunta, para comprobar su exactitud, coherencia y validez. En los casos en que se estimó necesario, se contactó a los CNI y se solicitaron documentos justificativos adicionales con el fin de resolver posibles incoherencias. En el siguiente sitio, se puede consultar el instrumento de encuesta y el protocolo utilizado para el estudio: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009.

Dentro del proceso de depuración y validación de datos, se efectuó un análisis exploratorio con el programa STATA (2), programa que también se empleó para todos los análisis y resultados presentados en las secciones precedentes de este informe.

Tipos de datos utilizados

En el presente informe, se utilizaron tres tipos de datos:

- datos notificados por los países y fuentes complementarias;
- datos ajustados a la definición de defunción por accidente de tránsito basada en el plazo de 30 días, con miras a facilitar la comparabilidad;
- datos modelados.

Datos notificados

Además de la información obtenida directamente de los países, se han utilizado fuentes de datos complementarias para:

- la clasificación de los países por categorías de ingresos;
- la generación de indicadores de seguridad vial, como las cifras ajustadas de defunciones por accidentes de tránsito y las tasas modeladas de mortalidad por esta misma causa (con un intervalo de confianza del 90%) consignadas en la tabla A.2.

Se utilizaron para este análisis datos demográficos y relativos a los ingresos de la División de Población de las Naciones Unidas (3) y el Banco Mundial (4).

Las estimaciones de población para 2007 se indican en la tabla A.2. En los casos en que no se disponía para un país de estimaciones correspondientes a ese año, se utilizaron los datos publicados para el año más reciente. Dentro del proceso de modelado, se emplearon estimaciones de población correspondientes al año de notificación de los datos (4).

En la tabla A.2 se ha utilizado la siguiente clasificación, basada en el método Atlas del Banco Mundial, en la que los países se dividen en función del ingreso nacional bruto (INB) per cápita correspondiente a 2007 (5) (o al último año para el que se dispone de datos):

- ingresos bajos = US\$935 ó menos;
- ingresos medianos = US\$ 936 – US\$ 11 455;
- ingresos altos = US\$ 11 456 ó más.

Para el proceso de modelado de datos, se emplearon subcategorías más detalladas.

Datos ajustados

Como se indicaba en la primera sección del presente informe (véase la página 29), se ha podido comprobar que la subnotificación ha venido constituyendo durante muchos años uno de los principales factores que dificultan la comparabilidad de los datos referidos a los accidentes de tránsito entre unos países y otros. Se han documentado también otros obstáculos, como la falta de definiciones armonizadas para las defunciones por accidentes de tránsito, la utilización de fuentes de datos diferentes y disparidades en la calidad de los sistemas de notificación. En consecuencia, se han concebido una serie de mecanismos para solventar ese tipo de dificultades y así asegurar que los datos sean más fácilmente comparables. Dentro de la presente encuesta mundial, se han utilizado los dos métodos siguientes:

- los factores normalizados aplicados por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) para ajustar las tasas de mortalidad a la definición basada en el plazo de 30 días (6), con el fin de normalizar todos los datos notificados por los países/zonas y facilitar así su comparabilidad;
- un modelo de regresión binomial negativa (véase la página 233).

Los datos «notificados» en la tabla A.2 se han ajustado en función de la citada definición basada en el plazo de 30 días (para los factores de ajuste empleados, véase el cuadro 1); la nueva cifra ajustada se utiliza, por tanto, en el modelo correspondiente, y el resultado así obtenido se consigna en la tabla A.2.

Cuadro 1. Factores de ajuste normalizados de la CEMT para la obtención de tasas de mortalidad conformes a la definición basada en el plazo de 30 días

	TOTAL 30 DÍAS	FACTOR DE AJUSTE
EN EL LUGAR DEL SINIESTRO/1 DÍA	77%	1,30
3 DÍAS	87%	1,15
6 DÍAS	92%	1,09
7 DÍAS	93%	1,08
30 DÍAS	100%	1,00
365 DÍAS	103%	0,97

Datos modelados

Elaboración del modelo

Antes de emprender el proceso de modelado, se efectuaron una serie de análisis exploratorios sencillos para evaluar la distribución de los datos notificados, identificar posibles valores atípicos y determinar hasta qué punto faltan datos. En diversas fases del análisis, se adoptaron decisiones sobre la conveniencia de incluir o excluir valores atípicos. Se recurrió, siempre que procediera, a la imputación de datos para subsanar la falta de disponibilidad de la información requerida.

Integridad de los datos

Una vez ajustados los datos notificados a la definición basada en el plazo de 30 días, con miras a facilitar la comparabilidad, se examinó su grado de integridad, sobre la base de los datos de los registros civiles. La información sobre la integridad de los datos de los registros civiles, obtenida de informes publicados anteriormente por la OMS (7, 8), se actualizó con la información más reciente contenida en la base de datos de la OMS sobre mortalidad. Esa información se utilizó seguidamente para dividir los países en dos grupos:

Grupo 1: países en los que los datos de registro civil presentan un grado de integridad superior o igual al 85% y en los que las causas externas de defunción clasificadas como causas de intención no determinada representan menos del 30% (cuadro 2);

Grupo 2: países en los que los datos de registro civil presentan un grado de integridad inferior al 85% o en los que las causas externas de defunción clasificadas como causas de intención no determinada representan más del 30%.

El **grupo 1** comprende 37 países de ingresos altos, 36 países de ingresos medianos y 2 países de ingresos bajos (cuadro 2). Los datos correspondientes a estos países se utilizaron como referencia para la elaboración del modelo de regresión binomial negativa. En vista del grado de integridad de los datos, no hubo que efectuar estimaciones para los países pertenecientes a este grupo.

El **grupo 2** comprende 3 países de ingresos altos, 48 países de ingresos medianos y 43 países de ingresos bajos. Para los integrantes de este grupo, se proporcionan datos estimados basados en el modelo de previsión descrito *supra*.

Los países/zonas con una población inferior a 100 000 habitantes y, por ende, con un número de defunciones reducido (cuadro 3) también se excluyeron del proceso de modelado.

La tabla A.2 muestra el número de defunciones ajustado a la definición basada en el plazo de 30 días para todos los países, y para los países pertenecientes al grupo 2, la cifra modelada de muertes, con un intervalo de confianza del 90%. Si no se indica ningún intervalo, ello quiere decir que los datos del país en cuestión no han sido sometidos al proceso de modelado.

Cuadro 2. Países/zonas pertenecientes al grupo 1

PAÍS/ZONA	NIVEL DE INGRESOS
Alemania	IA
Argentina	IM
Australia	IA
Austria	IA
Bahamas	IA
Bahrein	IA
Barbados	IM
Belarús	IM
Bélgica	IA
Belice	IM
Bosnia y Herzegovina	IM
Brasil	IM
Brunei Darussalam	IA
Bulgaria	IM
Canadá	IA
Chile	IM
Chipre	IA
Colombia	IM
Costa Rica	IM
Croacia	IM
Cuba	IM
Eslovaquia	IA
Eslovenia	IA
España	IA
Estados Unidos de América	IA
Estonia	IA
Ex República Yugoslava de Macedonia	IM
Federación de Rusia	IM
Fiji	IM
Finlandia	IA
Francia	IA
Georgia	IM
Grecia	IA
Hungría	IA
Irlanda	IA
Islandia	IA
Israel	IA
Italia	IA
Japón	IA
Kazajstán	IM
Kirguistán	IB
Kuwait	IA
Letonia	IM
Lituania	IM
Malasia	IM
Malta	IA

PAÍS/ZONA	NIVEL DE INGRESOS
Mauricio	IM
México	IM
Montenegro	IM
Noruega	IA
Nueva Zelandia	IA
Países Bajos	IA
Panamá	IM
Polonia	IM
Portugal	IA
Qatar	IA
Reino Unido	IA
República Checa	IA
República de Corea	IA
República de Moldova	IM
Rumania	IM
San Vicente y las Granadinas	IM
Santa Lucía	IM
Serbia	IM
Singapur	IA
Sudáfrica	IM
Suecia	IA
Suiza	IA
Tailandia	IM
Tonga	IM
Trinidad y Tabago	IA
Ucrania	IM
Uruguay	IM
Uzbekistán	IB
Venezuela (República Bolivariana de)	IM

IB = ingresos bajos
 IM = ingresos medianos
 IA = ingresos altos

Cuadro 3. Países/zonas con una población inferior a 100 000 habitantes

PAÍS/ZONA	NIVEL DE INGRESOS
Islas Vírgenes Británicas ^a	IA
Islas Cook	IA
Islas Marshall	IM
Kiribati	IM
Nauru	IM
Palau	IM
San Marino	IA
Seychelles	IM
Tuvalu	IM

^a Zonas no miembro de la OMS.
 IM = ingresos medianos
 IA = ingresos altos

Variables utilizadas en el modelo

El cuadro 4 ofrece un resumen de las variables independientes utilizadas en el modelo, junto con la fuente de los datos.

Cuadro 4. Variables independientes utilizadas en el proceso de modelado

VARIABLE	FUENTE DE INFORMACIÓN	OBSERVACIONES
Renta (INB)	Banco Mundial (4,5)	
Nivel de ingresos	Banco Mundial (5)	Clasificación utilizada: ingresos bajos, medianos, medianos bajos, medianos altos, y altos. Designación basada en los datos del Banco Mundial para 2000–2004, correspondiente al año al que se refiere el nivel de ingresos utilizado en cada caso
Población		Estimaciones de la División de Población de las Naciones Unidas (3)
Densidad de automóviles: número de automóviles en relación con la población	Número de automóviles: Encuesta utilizada para el presente informe Población: Banco Mundial (3)	
Densidad vial: red vial total por superficie terrestre	Estadísticas viales mundiales para 2000–2006 de la Federación Internacional de Carreteras, 2008 (9)	Red vial total/km ² de superficie terrestre Datos correspondientes al citado periodo o al año más reciente
Existencia de legislación nacional sobre el uso del casco	Encuesta utilizada para el presente informe	Cuestionario de la OMS
Políticas nacionales que fomentan los desplazamientos a pie y/o en bicicleta	Encuesta utilizada para el presente informe	Cuestionario de la OMS
Políticas nacionales que apoyan las inversiones en transporte público	Encuesta utilizada para el presente informe	Cuestionario de la OMS
Límites nacionales de velocidad aplicables a las vías urbanas	Encuesta utilizada para el presente informe	Cuestionario de la OMS
Límites nacionales de velocidad aplicables a las carreteras rurales	Encuesta utilizada para el presente informe	Cuestionario de la OMS
Consumo de alcohol	Estadísticas Sanitarias Mundiales, 2008 (10)	Consumo de alcohol entre adultos de 15 años de edad o más, en 2003
Fortaleza del sistema de salud	Estadísticas Sanitarias Mundiales, 2008 (10)	Número de camas de hospital (por 10 000 habitantes)

INB = ingreso nacional bruto bajos

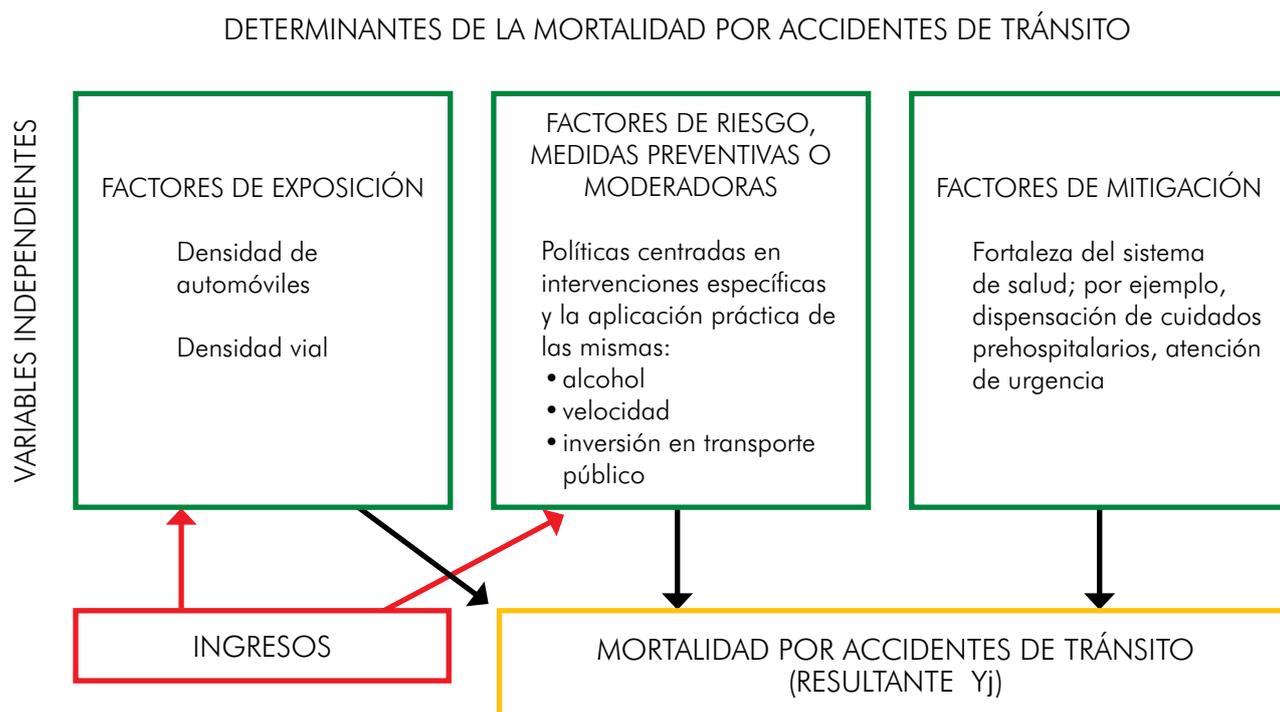
Método de estimación

En la tercera fase se utilizaron los datos correspondientes a los países del grupo 1 para elaborar un modelo estadístico de estimación del número de defunciones causadas por accidentes de tránsito (estimaciones puntuales) destinado a los países del grupo 2, con un intervalo de confianza del 90%. El método empleado para predecir la mortalidad por accidentes de tránsito se basa en una selección de variables (determinadas mediante un examen de los estudios sobre el tema) que guardan una relación directa con la variable resultante (mortalidad por accidentes de tránsito). Las variables en cuestión se agruparon seguidamente en tres categorías: factores de exposición (Ej), factores de riesgo o prevención (Rj) y factores de mitigación (Mj). Obsérvese que el ingreso nacional bruto (Ij) influye en las dos primeras categorías (figura 1).

Dentro de este modelo, la variable resultante referida a la mortalidad por accidentes de tráfico (Yj) es una función de una serie de variables independientes, descritas como factores de exposición (Ej), factores de riesgo o prevención (Rj), factores de mitigación (Mj) e ingreso nacional bruto (Ij). Esto se puede expresar como sigue: $Y_j = f(R_j, M_j, I_j, E_j)$.

La relación entre la resultante y las variables independientes es una función no lineal. Puesto que el número de muertes (Yj) es un dato de recuento entero no negativo, conviene utilizar como modelo estándar (11) la regresión de Poisson u otro modelo de regresión basado en la distribución de Poisson. Dentro del modelo de regresión más comúnmente utilizado para los datos de recuento, la resultante Y es tratada como una variable de Poisson. En la regresión de Poisson, la media es igual a la varianza, con sujeción a las variables explicativas. En la práctica, sin embargo, esa hipótesis no se cumplió. Por ese motivo, se optó por escoger un modelo de regresión binomial negativa en el que la hipótesis de varianza dependiente y el caso particular de modelo binomial negativo de Poisson obtuviesen un buen ajuste.

Figura 1. Marco de determinantes de la mortalidad por accidentes de tránsito



Finalmente, se utilizó una técnica de modelado binominal negativo, basada en el uso del programa STATA (2), para predecir el número de defunciones por accidentes de tránsito. El modelo en cuestión se concibió sobre la base de los datos notificados con respecto a los 75 países/zonas pertenecientes al grupo 1 que se enumeran en el cuadro 2.

Para una descripción exhaustiva y detallada de la metodología empleada y las fórmulas utilizadas en el proceso de modelado, véase el sitio: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009.

Referencias

1. Peden M et al., eds. *World report on road traffic injury prevention*. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2004 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html, consultado el 7 de abril de 2009).
2. STATA – *Data analysis and statistical software* (<http://www.stata.com>, consultado el 14 de abril de 2009).
3. *World population prospects: the 2006 Revision. Highlights*. New York, United Nations Population Division, 2007.
4. *World development indicators*. Washington, DC, International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2007.
5. *GNI per capita 2007: Atlas method and PPP*. Washington, DC, The World Bank, 2007 (<http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/GNIPC.pdf>, consultado el 9 de abril de 2009).
6. Jacobs G, Thomas AA, Astrop A. *Estimating global road fatalities* (TRL Report 445). Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/publications/1_329_TRL445.pdf, consultado el 22 de enero de 2009).
7. *Global Burden of Disease, 2004 update*. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2008 (http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/2004_report_update/en/index.html, consultado el 14 de abril de 2009).
8. Mathers CD et al. Counting the dead and what they died from: an assessment of the global status of cause of death data. *Bulletin of the World Health Organization*, 2005, 83:171–177.
9. *World road statistics 2008*. Geneva, International Road Federation, 2008.
10. *World health statistics 2008*. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/en/index.html>, consultado el 14 de abril de 2009).
11. Cameron AC, Trivedi PK. *Regression analysis of count data*. Econometric Society Monograph, No. 30. New York, Cambridge University Press, 1998.

Tabla A.1: Coordinadores nacionales de datos, por países/zonas y regiones de la OMS

PAÍS/ÁREA	REGIÓN	NOMBRE DEL COORDINADOR NACIONAL DE DATOS
Afganistán	Mediterráneo Oriental	Qarizadah, Wassima
Albania	Europa	Bozo, Maksim
Alemania	Europa	Schleh, Rosemarie ^a
Angola	África	Chicola, Felix
Arabia Saudita	Mediterráneo Oriental	Al Enizy, Faisal
Argentina	Américas	Abriata, Graciela
Armenia	Europa	Avetisyan, Lilit
Australia	Pacífico Occidental	Goldsworthy, John
Austria	Europa	Kisser, Rupert
Azerbaiyán	Europa	Talishinskiy, Rustam
Bahamas	Américas	Rolle, Garlon
Bahrein	Mediterráneo Oriental	Obeid, Amjad
Bangladesh	Asia Sudoriental	Rahman, AKM Fazlur
Barbados	Américas	Taylor, Denise Carter
Belarús	Europa	Pikirenia, Ivan
Bélgica	Europa	Meerkens, Anne
Belice	Américas	Andrewin, Aisha
Benin	África	Imorou Karimou, Yacoubou
Bhután	Asia Sudoriental	Karma, Doma
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Américas	Angulo Martinez, Augusto
Bosnia y Herzegovina	Europa	Kovacevic, Jasminka; Seranic, Alen
Botswana	África	Mmutle, Marvin Golekoamang
Brasil	Américas	Alves da Silva, Marta Maria
Brunei Darussalam	Pacífico Occidental	Saidon, Rozaly
Bulgaria	Europa	Kovacheva, Irina
Burkina Faso	África	Cisse, Ahmad Nassourou
Burundi	África	Nzeyimana, Claire
Cabo Verde	África	Santos, Antonio
Camboya	Pacífico Occidental	Raingsey, Prak Piseth
Camerún	África	Missimikim, Martial
Canadá	Américas	Jonah, Brian
Chad	África	Gocké, Mahamat
Chile	Américas	Rajs, Danuta
China	Pacífico Occidental	Duan, Leilei
Chipre	Europa	Antoniades, Costas; Kalakouta, Olga
Colombia	Américas	Gaitán Rodríguez, Yazmín
Comoras	África	Yahaia, Mohamed
Congo	África	Kouni-Okogna, Jean Roger
Costa Rica	Américas	Guzmán Duarte, Teresita
Croacia	Europa	Brkic Biloš, Ivana
Cuba	Américas	Valdés Lazo, Francisco
Ecuador	Américas	Naranjo, Sara
Egipto	Mediterráneo Oriental	Saad, Rania
El Salvador	Américas	Morán de García, Silvia
Emiratos Árabes Unidos	Mediterráneo Oriental	Altair, Yousef
Eritrea	África	Abraham Tesfamichael, Ghirmay
Eslovaquia	Europa	Smrek, Martin

PAÍS/ÁREA	REGIÓN	NOMBRE DEL COORDINADOR NACIONAL DE DATOS
Eslovenia	Europa	Košir, Matej
España	Europa	Lizarbe, Vicenta
Estados Unidos de América	Américas	Dellinger, Ann
Estonia	Europa	Kedars, Ursel
Etiopía	África	Asrat, Abebe
Ex República Yugoslava de Macedonia	Europa	Tozija, Fimka
Federación de Rusia	Europa	Kipor, Gennady
Fiji	Pacífico Occidental	Tuiketei, Timaima
Filipinas	Pacífico Occidental	Magturo, Theodora Cecile
Finlandia	Europa	Jääskeläinen, Petri
Francia	Europa	Laumon, Bernard
Gambia	África	Camara, Abdoulie
Georgia	Europa	Kheladze, Kakha
Ghana	África	Afukaar, Francis
Grecia	Europa	Efthymiadis, Dimitrios
Guatemala	Américas	Morales Sandoval, Salvador
Guinea-Bissau	África	Vera Cruz De Oliveira, Golda Sayonara
Guyana	Américas	Anderson, Lucy
Honduras	Américas	Cerrato Cruz, Orlin Javier
Hungría	Europa	Bényi, Mária
India	Asia Sudoriental	Kumar, Ashok
Indonesia	Asia Sudoriental	Yusharmen
Irán (República Islámica de)	Mediterráneo Oriental	Moghisi, Alireza
Iraq	Mediterráneo Oriental	Khalil, Sundus Shoki
Irlanda	Europa	Hayes, Declan
Islandia	Europa	Thorsteinsdóttir, Rósa
Islas Cook	Pacífico Occidental	Herman, Josephine
Islas Marshall	Pacífico Occidental	Edwards, Russell
Islas Salomón	Pacífico Occidental	Ogaoga, Divinol
Islas Vírgenes Británicas ^b	Américas	George, Ivy
Israel	Europa	Peleg, Kobi; Levi, Sarit
Italia	Europa	Lecce, Maria Giuseppina
Jamahiriyá Árabe Líbia	Mediterráneo Oriental	Jabeal, Ibrahim Ali
Jamaica	Américas	Grant, Andriene
Japón	Pacífico Occidental	Nakahara, Shinji
Jordania	Mediterráneo Oriental	Mujahed, Jamil
Kazajstán	Europa	Batpenov, Nurlan
Kenya	África	Githinji, Wilfred Mwai
Kirguistán	Europa	Toimatov, Samatbek
Kiribati	Pacífico Occidental	Rubeiariki, Mweritonga
Kuwait	Mediterráneo Oriental	Al-Otaibi, Hamed
Lesotho	África	Rangoako, Thabiso
Letonia	Europa	Feldmane, Jana
Líbano	Mediterráneo Oriental	Akl, Ziad
Liberia	África	Kekula, Joseph
Lituania	Europa	Meižienė, Ramunė
Madagascar	África	Rasamilalao, Désiré

(Tabla A.1 continuación)

PAÍS/ÁREA	REGIÓN	NOMBRE DEL COORDINADOR NACIONAL DE DATOS
Malasia	Pacífico Occidental	Ramly, Rosnah
Malawi	África	Chirwa, James Mathewes
Maldivas	Asia Sudoriental	Naaz, Aishath
Malí	África	Sylla, Assa
Malta	Europa	Calleja, Neville; Galea, Audrey
Marruecos	Mediterráneo Oriental	Boulaajoul, Benaceur
Mauricio	África	Jewon, Mahmad Saeed
Mauritania	África	Traoré, Abdallah Mohamed Khairou
México	Américas	Rosas Osuna, Rodrigo
Micronesia (Estados Federados de)	Pacífico Occidental	Skilling, Vita
Mongolia	Pacífico Occidental	Sakhiya, Ariuntuya
Montenegro	Europa	Stojanovic, Svetlana
Mozambique	África	Sithoe, Paulo Jorge
Myanmar	Asia Sudoriental	Lwin, Thit
Namibia	África	Shigwedha, Laina
Nauru	Pacífico Occidental	Dowiyogo, David
Nepal	Asia Sudoriental	Baral, Prabha
Nicaragua	Américas	Torres Araica, Francisca
Niger	África	Bagoudou, Chekarao
Nigeria	África	Labinjo, Mariam
Noruega	Europa	Linhave, Jakob; Vind, Signe
Nueva Zelanda	Pacífico Occidental	Brown, Jennifer
Omán	Mediterráneo Oriental	Al-Wahaibi, Salim
Países Bajos	Europa	Vis, Martijn
Pakistán	Mediterráneo Oriental	Khan, Shahzad Ali
Palau	Pacífico Occidental	Aguon, Ismael
Panamá	Américas	Castañedas, Enrique
Papua Nueva Guinea	Pacífico Occidental	Kanguma, Peri
Paraguay	Américas	Maldonado de González Cabello, Mercedes
Perú	Américas	Loayza, Manuel
Polonia	Europa	Król, Barbara
Portugal	Europa	Amann, Gregória Paixão von
Puerto Rico ^c	Américas	Lopez Charneco, Magdalena
Qatar	Mediterráneo Oriental	Almusleh, Abdulwahab
Reino Unido	Europa	Bellis, Mark; Hughes, Sara
República Árabe Siria	Mediterráneo Oriental	Hamdan, Ahmad
República Centroafricana	África	Gondamovo, Paul
República Checa	Europa	Benesova, Veronika
República de Corea	Pacífico Occidental	Kim, Young-Taek
República de Moldova	Europa	Gornea, Filip
República Democrática del Congo	África	Musafiri, Masuga
República Democrática Popular Lao	Pacífico Occidental	Phoutsavath, Phisith
República Dominicana	Américas	Pérez, Simon Luis
República Unida de Tanzania	África	Mang'anya, Rosa
Ribera Occidental y Faja de Gaza ^b	Mediterráneo Oriental	Naji, Basem
Rumanía	Europa	Arafat, Raed
Rwanda	África	Rurangirwa, Dominique
Samoa	Pacífico Occidental	Vasa, Ponifasio
San Marino	Europa	Gualtieri, Andrea
San Vicente y las Granadinas	Américas	Duncan, Roger

PAÍS/ÁREA	REGIÓN	NOMBRE DEL COORDINADOR NACIONAL DE DATOS
Santa Lucía	Américas	Jaime, Alina
Santo Tomé y Príncipe	África	Lima, Antonio
Senegal	África	Coulibaly, Siaka
Serbia	Europa	Paunovic, Milena
Seychelles	África	André, Patrick
Sierra Leona	África	Yansaneh, Ahmed
Singapur	Pacífico Occidental	Ho, Seng Tim; Lee, Alvin
Sri Lanka	Asia Sudoriental	Jayatillaka, Jayalath Pushpakumara
Sudáfrica	África	Mosako, Magdeline
Sudán	Mediterráneo Oriental	Idries, Amjad
Suecia	Europa	Lekander, Thomas
Suiza	Europa	Graz, Bertrand
Suriname	Américas	Forster, Allan
Swazilandia	África	Maphanga, Muzi
Tailandia	Asia Sudoriental	Siriphanich, Tairjing
Tayikistán	Europa	Razzakov, Abduvali
Timor-Leste	Asia Sudoriental	Ximenes, Rafael dos Santos
Togo	África	Fatonzoun, Innocent Mawutoe
Tonga	Pacífico Occidental	Akau'ola, Siale
Trinidad y Tabago	Américas	Ruiz, Carla
Túnez	Mediterráneo Oriental	Somrani, Naoufel; Frigui, Afif
Turkmenistán	Europa	Ovezklichev, Begklich
Turquía	Europa	Inan, Huseyin Fazil
Tuvalu	Pacífico Occidental	Kaitu, Kakee Pese
Ucrania	Europa	Fedenko, Irina
Uganda	África	Kwamusi, Paul
Uruguay	Américas	Borba, Norberto
Uzbekistán	Europa	Azizov, Mirhakim; Kasimova, Gulnora
Vanuatu	Pacífico Occidental	Taura, Ben
Venezuela (República Bolivariana de)	Américas	Hernández, Fedor
Viet Nam	Pacífico Occidental	Nguyen, Thi Hong Tu
Yemen	Mediterráneo Oriental	Alraiby, Jamila
Zambia	África	Mwali, Mutaba
Zimbabwe	África	Magirigide, Nyasha

^a Cuestionario cumplimentado por el Federal Highway Research Institute (BAST).

^b Zonas no miembro de la OMS.

^c Estado Miembro Asociado de la OMS.

Tabla A.2: Vehículos, mortalidad por accidentes de tránsito y proporción de usuarios de las vías de tránsito, por países/zonas

PAÍS/ZONA	INFORMACIÓN GENERAL			VEHÍCULOS
	Total población ^a (2007)	INB por habitante ^b en US\$ (2007)	Nivel de ingresos ^c	Número de vehículos
Afganistán	27 145 275	319 ^d	Bajo	731 607
Albania	3 190 012	3 290	Mediano	349 646
Alemania	82 599 471	38 860	Alto	55 511 374
Angola	17 024 084	2 560	Mediano	671 060
Arabia Saudita	24 734 533	15 440	Alto	7 398 600
Argentina	39 531 115	6 050	Mediano	12 399 887
Armenia	3 002 271	2 640	Mediano	366 836
Australia	20 743 179	35 960	Alto	14 774 921
Austria	8 360 746	42 700	Alto	5 796 973
Azerbaiyán	8 467 167	2 550	Mediano	784 018
Bahamas	331 278	18 570 ^d	Alto	27 058
Bahrein	752 648	20 610 ^d	Alto	382 977
Bangladesh	158 664 959	470	Bajo	1 054 057
Barbados	293 891	11 290 ^d	Mediano	126 262
Belarús	9 688 795	4 220	Mediano	3 147 625
Bélgica	10 457 343	40 710	Alto	6 362 161
Belize	287 699	3 800	Mediano	54 225
Benin	9 032 787	570	Bajo	222 850
Bhután	658 479	1 770	Mediano	35 703
Bolivia (Estado Plurinacional de)	9 524 568	1 260	Mediano	699 646
Bosnia y Herzegovina	3 934 816	3 790	Mediano	675 063
Botswana	1 881 504	5 840	Mediano	293 755
Brasil	191 790 929	5 910	Mediano	49 644 025
Brunei Darussalam	390 056	30 580 ^d	Alto	304 432
Bulgaria	7 638 831	4 590	Mediano	2 628 680
Burkina Faso	14 784 291	430	Bajo	515 453
Burundi	8 508 232	110	Bajo	59 486
Cabo Verde	530 437	2 430	Mediano	54 158
Camboya	14 443 679	540	Bajo	154 389
Camerún	18 549 176	1 050	Mediano	312 259
Canadá	32 876 047	39 420	Alto	20 065 000
Chad	10 780 571	540	Bajo	124 088
Chile	16 634 760	8 350	Mediano	2 824 570
China	1 336 317 116	2 360	Mediano	145 228 994
Chipre	854 671	24 940	Alto	592 480
Colombia	46 155 958	3 250	Mediano	4 951 225
Comoras	839 187	680	Bajo	22 378
Congo	3 768 086	1 540	Mediano	100 000
Costa Rica	4 467 625	5 560	Mediano	797 902
Croacia	4 555 398	10 460	Mediano	1 949 936
Cuba	11 267 883	4 571 ^d	Mediano	658 003
Ecuador	13 341 197	3 080	Mediano	961 556
Egipto	75 497 913	1 580	Mediano	4 300 000

MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO				MORTALIDAD DE USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO (%)				
Número comunicado de víctimas mortales por accidentes de tránsito ^d	Número estimado de víctimas mortales por accidentes de tránsito ^e		Mortalidad estimada por accidentes de tránsito por 100 000 habitantes ^e	Conductor/pasajeros de vehículos de cuatro ruedas	Conductor/pasajeros de vehículos de dos y tres ruedas	Ciclistas	Peatones	Otros o usuarios sin especificar
	Estimación de punto	Intervalo de confianza del 90%						
1 779	10 593	6 234–22 894	39,0					
499	445	366–522	13,9	45,3	9,0	5,7	40,0	
4 949	4 949		6,0	58,0	18,0	10,0	14,0	1,0
2 358	6 425	4 376–9 803	37,7					
6 358	7 166	5 535–9 544	29,0					
5 281	5 427		13,7	41,7	9,5	6,2	19,4	23,2
371	417	352–489	13,9	60,3		0,3	39,4	
1 616	1 616		7,8	70,2	14,8	2,5	12,5	
691	691		8,3	59,0	17,4	5,4	15,6	2,6
1 195	1 099	900–1 319	13,0	59,7	1,2	0,9	38,1	0,1
48	48		14,5	64,0	14,0	22,0	0,0	
91	91		12,1	59,4	5,5	6,6	28,6	
4 108	20 038	14 882–29 155	12,6	26,2	8,2	2,6	53,7	9,3
36	36		12,2	73,7	7,9	0,0	18,4	
1 517	1 517		15,7	47,3	3,8	9,1	39,8	
1 067	1 067		10,2	56,0	15,2	8,2	9,7	11,0
65	45		15,6	63,8 ^e	0,0	12,8	23,4	
653	2 815	2 080–3 871	31,2	35,0	37,0	3,0	25,0	
111	95	72–115	14,4					
1 394	1 594	1 214–2 348	16,7	59,0	4,0	1,0	35,0	1,0
428	428		10,9	61,0	4,7	5,8	23,7	4,8
482	636	425–968	33,8	70,9	0,8	1,6	26,0	0,7
35 155	35 155		18,3	9,8	20,0	4,6	27,9	37,7
54	54		13,8	75,8	11,1	1,9	9,2	2,1
1 006	1 006		13,2	65,0	0,0	4,5	26,3	4,2
804	4 595	3 241–5 937	31,1	53,0			34,0	13,0
63	1 989	1 425–2 898	23,4					
49	133	96–187	25,1					
1 668	1 749	1 385–2 410	12,1	14,9	62,8	4,7	13,3	4,2
1 069	5 206	4 060–6 880	28,1	55,0	17,0	18,0	10,0	
2 889	2 889		8,8	76,3	7,3	2,5	13,2	0,7
814	3 696	2 549–5 482	34,3					
2 280	2 280		13,7	24,3	2,6	6,5	40,1	26,6
96 611	220 783	183 428–333 623	16,5	22,6	28,1	9,5	26,0	13,8
89	89		10,4	50,6	28,1	3,4	18,0	
5 409	5 409		11,7	17,2	36,1	7,7	33,6	5,5
15	254	163–602	30,3	75,0	8,0		17,0	
207	1 084	752–1 575	28,8					
688	688		15,4	38,3	20,0	8,6	33,1	
619	619		13,6	49,9	18,8	4,5	20,0	6,8
964	964		8,6	18,0	12,0	14,0	33,0	23,0
2 341	1 559	1 198–2 119	11,7	13,5	0,8	0,5	43,2	42,0
15 983	31 439	19 411–47 668	41,6	47,5	0,1	1,9	20,1	30,4

(Tabla A.2 continuación)

PAÍS/ZONA	INFORMACIÓN GENERAL			VEHÍCULOS
	Total población ^a (2007)	INB por habitante ^b en US\$ (2007)	Nivel de ingresos ^c	Número de vehículos
El Salvador	6 857 328	2 850	Mediano	630 638
Emiratos Árabes Unidos	4 380 439	41 082 ^f	Alto	1 754 420
Eritrea	4 850 763	230	Bajo	60 849
Eslovaquia	5 390 035	11 730	Alto	2 039 745
Eslovenia	2 001 506	20 960	Alto	1 286 903
España	44 279 180	29 450	Alto	31 441 152
Estados Unidos de América	305 826 246	46 040	Alto	251 422 509
Estonia	1 335 333	13 200	Alto	708 794
Etiopía	83 099 190	220	Bajo	244 257
Ex República Yugoslava de Macedonia	2 038 464	3 460	Mediano	259 421
Federación de Rusia	142 498 532	7 560	Mediano	38 695 996
Fiji	838 698	3 800	Mediano	78 833
Filipinas	87 960 117	1 620	Mediano	5 515 576
Finlandia	5 276 892	44 400	Alto	4 656 370
Francia	61 647 375	38 500	Alto	39 926 000
Gambia	1 708 681	320	Bajo	14 450
Georgia	4 395 420	2 120	Mediano	567 900
Ghana	23 478 394	590	Bajo	931 642
Grecia	11 146 918	29 630	Alto	7 212 236
Guatemala	13 353 911	2 305 ^f	Mediano	1 613 796
Guinea-Bissau	1 695 043	200	Bajo	57 839
Guyana	737 906	1 300	Mediano	127 825
Honduras	7 106 001	1 600	Mediano	786 682
Hungría	10 029 683	11 570	Alto	3 625 386
India	1 169 015 509	950	Bajo	72 718 000
Indonesia	231 626 978	1 650	Mediano	63 318 522
Irán (República Islámica de)	71 208 384	3 470	Mediano	17 000 000
Iraq	28 993 374	1 646 ^f	Mediano	2 242 269
Irlanda	4 300 902	48 140	Alto	2 444 159
Islandia	301 006	54 100	Alto	293 299
Islas Cook	13 325	13 098 ^f	Mediano	10 692
Islas Marshall	59 286	3 070	Mediano	2 487
Islas Salomón	495 662	730	Bajo	10 000
Islas Vírgenes Británicas ^h	23 000 ^f	43 686 ^f	Alto	14 505
Israel	6 927 677	21 900	Alto	2 283 634
Italia	58 876 834	33 540	Alto	43 262 992
Jamahiriya Árabe Libia	6 160 483	9 010	Mediano	1 826 533
Jamaica	2 713 779	3 710	Mediano	320 000
Japón	127 966 709	37 670	Alto	91 378 636
Jordania	5 924 245	2 850	Mediano	841 933
Kazajstán	15 421 861	5 060	Mediano	3 105 954
Kenya	37 537 716	680	Bajo	1 004 243
Kirguistán	5 316 543	590	Bajo	318 581
Kiribati	95 067	1 170	Mediano	16 000
Kuwait	2 851 144	40 114 ^f	Alto	1 364 790
Lesotho	2 007 833	1 000	Mediano	—

MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO			MORTALIDAD DE USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO (%)					
Número comunicado de víctimas mortales por accidentes de tránsito ^d	Número estimado de víctimas mortales por accidentes de tránsito ^a		Mortalidad estimada por accidentes de tránsito por 100 000 habitantes ^e	Conductor/pasajeros de vehículos de cuatro ruedas	Conductor/pasajeros de vehículos de dos y tres ruedas	Ciclistas	Peatones	Otros o usuarios sin especificar
	Estimación de punto	Intervalo de confianza del 90%						
1 493	865	727–1 051	12,6	26,4	2,5	4,2	63,1	3,8
1 056	1 626	912–2 570	37,1	70,0	1,5		28,5	
81	2 350	1 301–3 961	48,4					
815	815		15,1	49,6	8,0	8,5	33,9	
293	293		14,6	64,5 ^a	18,1	5,8	11,3	0,3
4 104	4 104		9,3	62,0	19,0	2,0	15,0	1,0
42 642	42 642		13,9	71,6	11,3	1,8	11,2	4,1
196	196		14,7	66,0	6,0	9,0	19,0	
2 441	29 114	19 562–44 710	35,0	42,8	1,3	0,5	54,8	0,6
140	140		6,9	41,4	10,7	3,6	34,3	10,0
35 972	35 972		25,2	62,0	2,1		35,9	
59	59		7,0	75,0			25,0	
1 185	17 557	12 457–33 741	20,0					
380	380		7,2	70,3	10,8	5,8	12,6	0,5
4 620	4 620		7,5	59,2	25,0	3,1	12,1	0,6
54	625	420–897	36,6					
737	737		16,8		0,0	0,3	27,7	72,0
1 856	6 942	5 129–9 892	29,6	46,0	5,0	4,5	42,0	2,5
1 657	1 657		14,9	50,3	30,2	1,3	16,1	2,1
755	1 968	1 701–2 446	14,7	77,5 ^a			22,6	
152	583	383–1 209	34,4					
207	147	104–198	19,9	34,7	15,9	15,9	30,0	3,4
1 266	959	794–1 187	13,5	72,0	5,0	5,0	9,0	9,0
1 232	1 232		12,3	54,4	10,1	11,7	22,7	1,1
105 725	196 445	155 727–266 999	16,8	15,1	27,4	4,3	12,6	40,5
16 548	37 438	29 785–65 158	16,2	7,0	61,0	13,0	15,0	4,0
22 918	25 491	18 726–34 337	35,8	44,9	11,4		33,3	11,0
1 932	11 059	6 933–21 500	38,1					
365	365		8,5	61,9	7,9	2,5	20,0	7,7
30	30		10,0	85,0	5,0		10,0	
6	6		45,0		60,0		40,0	
1	1		1,7	100,0				
19	84	64–118	16,9					
5	5		21,7	83,0	17,0	0,0	0,0	
398	398		5,7	57,6	9,3	1,5	31,6	
5 669	5 669		9,6	49,0	26,0	5,5	13,4	6,1
2 138	2 497	1 518–3 760	40,5	60,0		5,0	15,0	20,0
350	334	270–397	12,3	52,0	9,0	8,0	31,0	
6 639	6 639		5,0	37,1	17,6	12,8	32,3	0,2
992	2 027	1 407–3 188	34,2	75,2	0,1		24,7	
4 714	4 714		30,6				16,2	83,8
3 760	12 918	7 459–29 191	34,4	42,8	1,2	9,0	47,0	
1 214	1 214		22,8	55,0 ^a		1,0	43,0	1,0
7	7		7,4	51,0	44,0		6,0	
482	482		16,9					
402	537	407–728	26,7	17,6	0,2	0,0	34,0	48,2

(Tabla A.2 continuación)

PAÍS/ZONA	INFORMACIÓN GENERAL			VEHÍCULOS
	Total población ^a (2007)	INB por habitante ^b en US\$ (2007)	Nivel de ingresos ^c	Número de vehículos
Letonia	2 277 040	9 930	Mediano	1 062 935
Líbano	4 099 115	5 770	Mediano	1 400 000
Liberia	3 750 261	150	Bajo	11 086
Lituania	3 389 937	9 920	Mediano	1 781 686
Madagascar	19 683 358	320	Bajo	197 981
Malasia	26 571 879	6 540	Mediano	16 825 150
Malawi	13 925 070	250	Bajo	130 000
Maldivas	305 556	3 200	Mediano	33 807
Malí	12 336 799	500	Bajo	167 245
Malta	406 582	14 575 ⁱ	Alto	346 118
Marruecos	31 224 137	2 250	Mediano	2 284 060
Mauricio	1 261 641	5 450	Mediano	334 125
Mauritania	3 123 813	840	Bajo	350 000
México	106 534 880	8 340	Mediano	24 970 879
Micronesia (Estados Federados de)	111 117	2 470	Mediano	4 217
Mongolia	2 628 840	1 290	Mediano	161 989
Montenegro	597 983	5 180	Mediano	199 014
Mozambique	21 396 916	320	Bajo	258 680
Myanmar	48 798 212	281 ^f	Bajo	1 045 105
Namibia	2 074 146	3 360	Mediano	239 612
Nauru	10 152	7 842 ^g	Mediano	—
Nepal	28 195 994	340	Bajo	617 305
Nicaragua	5 603 190	980	Mediano	382 707
Niger	14 225 521	280	Bajo	76 061
Nigeria	148 092 542	930	Bajo	7 600 000
Noruega	4 698 097	76 450	Alto	2 599 712
Nueva Zelandia	4 178 525	28 780	Alto	3 189 131
Omán	2 595 133	11 275 ⁱ	Mediano	629 670
Países Bajos	16 418 824	45 820	Alto	8 862 935
Pakistán	163 902 405	870	Bajo	5 287 152
Palau	20 314	8 210	Mediano	5 530
Panamá	3 343 374	5 510	Mediano	671 085
Papua Nueva Guinea	6 331 010	850	Bajo	59 645
Paraguay	6 127 077	1 670	Mediano	576 167
Perú	27 902 760	3 450	Mediano	1 442 387
Polonia	38 081 971	9 840	Mediano	18 035 047
Portugal	10 623 031	18 950	Alto	5 948 269
Puerto Rico ⁱ	3 991 000 ⁱ	14 720	Alto	3 165 543
Qatar	840 635	66 063 ^h	Alto	605 699
Reino Unido	60 768 946	42 740	Alto	34 327 520
República Árabe Siria	19 928 516	1 760	Mediano	1 389 346
República Centroafricana	4 342 735	380	Bajo	5 834
República Checa	10 186 330	14 450	Alto	5 455 110
República de Corea	48 223 853	19 690	Alto	18 213 228
República de Moldova	3 793 604	1 260	Mediano	448 202
República Democrática del Congo	62 635 723	140	Bajo	311 781

MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO			MORTALIDAD DE USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO (%)					
Número comunicado de víctimas mortales por accidentes de tránsito ^d	Número estimado de víctimas mortales por accidentes de tránsito ^e		Mortalidad estimada por accidentes de tránsito por 100 000 habitantes ^e	Conductor/pasajeros de vehículos de cuatro ruedas	Conductor/pasajeros de vehículos de dos y tres ruedas	Ciclistas	Peatones	Otros o usuarios sin especificar
	Estimación de punto	Intervalo de confianza del 90%						
407	407		17,9	50,4	4,2	8,1	37,3	
536	1 170	837–1 625	28,5					
—	1 235	770–2 668	32,9					
759	759		22,4	53,7	4,5	6,9	31,9	3,0
594	6 641	4 680–9 859	33,7					
6 282	6 282		23,6	23,3	58,0	3,0	10,1	5,6
839	3 614	2 599–5 064	26,0	36,0	0,8	18,0	45,0	0,2
10	56	37–105	18,3	0,0	75,0	25,0	0,0	
711	3 959	2 695–5 936	32,1					
14	14		3,4	35,7	28,6	0,0	35,7	
3 838	8 850	6 273–12 783	28,3	45,7	16,3	7,1	27,9	3,0
140	140		11,1	25,0		36,4	9,3	29,3
262	1 109	760–1 595	35,5					
22 103	22 103		20,7	67,9	5,5	4,4	21,2	1,1
2	16	12–20	14,4	90,0			10,0	
562	507	366–719	19,3	64,9	16,7	0,4	17,9	
122	122		20,4	75,4	4,1	0,0	20,5	0,1
1 952	7 432	5 161–10 872	34,7	31,9			68,1	
1 638	11 422	6 905–16 883	23,4	46,7	9,6	11,5	30,3	1,9
368	594	424–667	28,6					
1	1		9,9					
962	4 245	3 453–5 288	15,1					
506	797	627–1 004	14,2	44,0	13,0	8,0	35,0	
570	5 357	3 645–8 074	37,7	67,0 ^g			33,0	
4 532	47 865	34 165–78 249	32,3					
233	233		5,0	67,0	17,0	3,0	10,0	3,0
423	423		10,1	76,0	9,0	2,0	10,0	3,0
798	553	347–920	21,3					
791	791		4,8	46,0	18,0	24,0	12,0	
7 234	41 494	28 379–76 695	25,3					
3	3		14,8	66,7			33,3	
425	425		12,7	48,3	1,2	3,9	46,1	0,5
308	901	684–1 249	14,2	59,9	0,0	0,8	39,3	
854	1 206	896–1 710	19,7	2,8	24,2	1,1	36,9	35,0
3 510	6 001	3 872–8 672	21,5	18,0		3,0	78,0	1,0
5 583	5 583		14,7	51,0	5,0	9,0	35,0	
1 110	1 110		10,4	54,6	22,1	3,5	16,1	3,7
452	511	404–665	12,8	48,2	17,3	1,6	31,9	1,1
199	199		23,7	69,0 ^g	4,0	27,0 ^j		
3 298	3 298		5,4	55,0	19,0	4,0	21,0	1,0
3 663	6 552	5 024–8 684	32,9					
565 ^k	1 399	975–2 091	32,2					
1 222	1 222		12,0	59,4	11,4	9,5	19,2	0,5
6 166	6 166		12,8	36,6	20,7	4,9	37,4	0,5
571	571		15,1	57,3	4,1	2,4	34,3	1,9
365	20 183	14 263–29 458	32,2	40,0			59,0	1,0

(Tabla A.2 continuación)

PAÍS/ZONA	INFORMACIÓN GENERAL			VEHÍCULOS
	Total población ^a (2007)	INB por habitante ^b en US\$ (2007)	Nivel de ingresos ^c	Número de vehículos
República Democrática Popular Lao	5 859 393	580	Bajo	641 081
República Dominicana	9 759 664	3 550	Mediano	2 121 244
República Unida de Tanzania	40 453 513	400	Bajo	577 949
Ribera Occidental y Faja de Gaza ^h	4 018 000 ^f	1 422 ^f	Mediano	78 609
Rumanía	21 437 887	6 150	Mediano	4 611 362
Rwanda	9 724 577	320	Bajo	61 000
Samoa	187 023	2 430	Mediano	15 903
San Marino	30 926	41 044 ^g	Alto	51 590
San Vicente y las Granadinas	120 402	4 210	Mediano	24 334
Santa Lucía	164 924	5 349 ^g	Mediano	49 700
Santo Tomé y Príncipe	157 638	870	Bajo	1 219
Senegal	12 378 532	820	Bajo	280 594
Serbia	9 858 424	4 730	Mediano	2 235 389
Seychelles	86 606	8 960	Mediano	14 880
Sierra Leona	5 865 872	260	Bajo	39 038
Singapur	4 436 281	32 470	Alto	851 336
Sri Lanka	19 299 190	1 540	Mediano	3 125 794
Sudáfrica	48 576 763	5 760	Mediano	9 237 574
Sudán	38 560 488	960	Mediano	1 200 000
Suecia	9 118 955	46 060	Alto	5 500 000
Suiza	7 483 973	59 880	Alto	5 356 000
Suriname	457 964	4 730	Mediano	151 441
Swazilandia	1 141 427	2 580	Mediano	116 050
Tailandia	63 883 662	3 400	Mediano	25 618 447
Tayikistán	6 735 996	460	Bajo	268 018
Timor-Leste	1 154 775	1 510	Mediano	26 649
Togo	6 585 147	360	Bajo	48 234
Tonga	100 336	2 320	Mediano	2 226
Trinidad y Tabago	1 333 272	14 100	Alto	490 987
Túnez	10 327 285	3 200	Mediano	1 244 918
Turkmenistán	4 965 278	1 234 ^g	Mediano	651 564
Turquía	74 876 695	8 020	Mediano	13 311 000
Tuvalu	10 530	2 441 ^g	Mediano	906
Ucrania	46 205 382	2 550	Mediano	—
Uganda	30 883 805	340	Bajo	363 658
Uruguay	3 339 700	6 380	Mediano	952 000
Uzbekistán	27 372 260	730	Bajo	—
Vanuatu	226 180	1 840	Mediano	15 461
Venezuela (República Bolivariana de)	27 656 832	7 320	Mediano	4 044 013
Viet Nam	87 375 196	790	Bajo	22 926 230
Yemen	22 389 169	870	Bajo	777 734
Zambia	11 921 999	800	Bajo	222 188
Zimbabwe	13 349 434	131	Bajo	1 556 586

^a División de Población del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, Secretaría (2007). Previsiones demográficas mundiales: Revisión de 2006, Resumen. Nueva York: Naciones Unidas.

^b El Ingreso Nacional Bruto (INB) por habitante es el valor en dólares estadounidenses del ingreso final de un país en un año dividido por su población utilizando la metodología Atlas. Datos procedentes de la base de datos de indicadores del desarrollo humano, Banco Mundial, revisados el 17 de octubre de 2008.

^c Base de datos de indicadores del desarrollo humano: Ingreso bajo equivale a US\$935 o menos; ingreso mediano, entre US\$936 y US\$11 455; ingreso alto, US\$11 456 o más.

^d Ajustado por período de 30 días de una víctima mortal por accidente de tránsito.

MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO				MORTALIDAD DE USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO (%)				
Número comunicado de víctimas mortales por accidentes de tránsito ^d	Número estimado de víctimas mortales por accidentes de tránsito ^e		Mortalidad estimada por accidentes de tránsito por 100 000 habitantes ^e	Conductor/pasajeros de vehículos de cuatro ruedas	Conductor/pasajeros de vehículos de dos y tres ruedas	Ciclistas	Peatones	Otros o usuarios sin especificar
	Estimación de punto	Intervalo de confianza del 90%						
656	1 075	864–1 328	18,3					
1 838	1 691	1 375–2 058	17,3	87,0	8,0		5,0	
2 595	13 886	9 596–21 504	34,3	38,3	7,2	16,8	36,8	0,9
188	896	627–1 287	4,9					
2 712	2 712		12,7	74,5	8,0	6,8	10,8	
308	3 077	1 972–7 079	31,6	16,0	15,8	18,5	40,0	9,7
19	24	20–29	12,8					
1	1		3,2	60,0	20,0		20,0	
8	8		6,6	44,0	0,0	22,0	33,0	1,0
29	29		17,6	89,3			10,7	
20	52	34–72	33,0					
345	4 023	2 797–6 034	32,5	65,3 ^g			34,7	
962	962		9,8	58,6	5,6	9,2	25,1	1,5
16	16		18,5	65,0		7,0	28,0	
68	1 661	1 207–2 441	28,3	65,0	20,0		15,0	
214	214		4,8	14,9	47,7	10,3	27,1	
2 334	2 603	2 185–3 097	13,5		65,2		32,8	2,0
16 113	16 113		33,2	56,8	1,8	2,3	39,1	
2 227	13 362	8 820–19 143	34,7	31,5			12,7	55,8
471	471		5,2	65,0	16,0	6,0	12,0	1,0
370	370		4,9	48,0	22,0	9,0	21,0	
90	84	63–120	18,3	43,3	31,1	3,3	22,2	0,1
235	300	218–405	26,3	62,0	2,0	2,0	35,0	
12 492	12 492		19,6	11,0	69,7	2,8	8,3	8,2
464	951	767–1 196	14,1	48,7	1,1	6,0	43,6	0,7
49	186	143–255	16,1					
613	1 851	1 298–2 557	28,1					
7	7		7,0	50,0		6,25	43,8	
207	207		15,5	62,2	1,9	3,7	32,2	
1 497	3 568	2 555–4 948	34,5	50,8	14,4	2,6	32,0	0,3
702	926	694–1 343	18,6			4,6	28,9	66,5
6 022	10 066	8 394–11 839	13,4	55,0	8,0	1,8	18,9	16,3
1	1		9,5					
9 921	9 921		21,5	44,3			55,7	
2 838	7 634	5 578–11 007	24,7	47,2	7,0	10,4	35,3	0,1
145	145		4,3					
2 644	2 644		9,7					
7	42	29–58	18,6					
6 031	6 031		21,8	74,7			24,6	0,7
12 800	14 104	11 987–16 387	16,1					
3 003	6 553	4 021–15 797	29,3					
1 645	3 056	2 194–4 291	25,6	35,4	4,2	10,6	49,8	
1 348	3 669	2 749–5 127	27,5	62,8 ^g	1,0	5,3	26,0	4,9

^e Modelado utilizando la regresión binomial negativa. No se incluyeron en el modelo los datos de países con un buen registro civil y de países con una población de menos de 100 000 habitantes (véase preámbulo página 231).

^f Datos de 2007 no disponibles. Los últimos datos disponibles se obtuvieron de <http://data.un.org/>.

^g Pasajeros y conductores de un vehículo de motor.

^h Zonas no miembro de la OMS.

ⁱ Estado Miembro asociado de la OMS.

^j Ciclistas y peatones.

^k Sólo para la capital.

— Datos no disponibles.

Tabla A.3: Leyes sobre consumo de alcohol y conducción, cumplimiento, y víctimas mortales por accidentes de tránsito atribuidas al consumo de alcohol, por países/zonas

PAÍS/ZONA	LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN	CÓMO SE DEFINE CONSUMO DE ALCOHOL-CONDUCCIÓN		
		Nivel de concentración de alcohol en sangre (CAS)	Certificado médico	Contenido de alcohol en aliento
Afganistán	Sí ^a	Sí	Sí	Sí
Albania	Sí	Sí	—	Sí
Alemania	Sí	Sí	—	Sí
Angola	—	n/a	n/a	n/a
Arabia Saudita	Sí	Sí	Sí	—
Argentina	Sí	Sí	—	—
Armenia	Sí	Sí	—	Sí
Australia	Subnacional ^b	Sí	—	—
Austria	Sí	Sí	—	Sí
Azerbaiyán	Sí	Sí	Sí	Sí
Bahamas	Sí	—	—	Sí
Bahrein	Sí ^a	Sí	—	Sí
Bangladesh	Sí ^a	—	Sí	—
Barbados	Sí ^c	—	Sí	—
Belarús	Sí	Sí	Sí	Sí
Bélgica	Sí	Sí	—	Sí
Belize	Sí	Sí	—	Sí
Benin	Sí ^c	—	—	Sí
Bhután	Sí	Sí	—	Sí
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Sí ^c	—	—	—
Bosnia y Herzegovina	Sí	Sí	Sí	Sí
Botswana	Sí	Sí	—	Sí
Brasil	Sí	Sí	Sí	Sí
Brunei Darussalam	Sí	Sí	—	Sí
Bulgaria	Sí	Sí	Sí	Sí
Burkina Faso	Sí ^c	—	—	—
Burundi	Sí	Sí	—	Sí
Cabo Verde	Sí	Sí	—	Sí
Camboya	Sí	Sí	—	Sí
Camerún	Sí	Sí	—	—
Canadá	Sí	Sí	—	—
Chad	Sí	Sí	—	—
Chile	Sí	Sí	—	Sí
China	Sí	Sí	—	—
Chipre	Sí	Sí	—	Sí
Colombia	Sí	Sí	—	—
Comoras	Sí ^a	—	Sí	—
Congo	Sí	Sí	—	—
Costa Rica	Sí	Sí	—	—
Croacia	Sí	Sí	Sí	Sí
Cuba	Sí ^c	—	Sí	—
Ecuador	Sí	Sí	—	—
Egipto	Sí ^c	—	—	—
El Salvador	Sí	Sí	—	—

PRUEBAS ALEATORIAS DE ALCOHOLEMIA O PUNTOS DE CONTROL POLICIALES PARA HACER CUMPLIR LA LEY	EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LAS LEYES (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)	NIVELES MÁXIMOS NACIONALES DE CAS PERMITIDOS POR LA LEY			PROPORCIÓN DE VÍCTIMAS MORTALES POR ACCIDENTES DE TRANSITO IMPUTABLE AL CONSUMO DE ALCOHOL (%)
		Para la población general (g/dl)	Para los jóvenes o conductores noveles (g/dl)	Para conductores profesionales o comerciales (g/dl)	
Si	10	0,00	0,00	0,00	—
Si	8	0,05	0,05	0,05	5,2
Si	—	0,05	0,00	0,05	12,0
—	n/a	n/a	n/a	n/a	—
No	7	0,00	0,00	0,00	—
Si	3	0,05	0,05	0,00	—
Si	5	0,08	0,08	0,08	6,1
Si	n/a	0,05	0,02	0,05	30,0
Si	9	0,05	0,01	0,01	8,1
Si	9	0,00	0,00	0,00	2,7
Si	3	0,08	0,08	0,08	5,0
No	4	0,00	0,00	0,00	7,7
—	1	0,00	0,00	0,00	—
Si	2	—	—	—	—
Si	7	0,05	0,05	0,05	12,9
Si	3	0,05	0,05	0,05	—
Si	3	0,08	0,08	0,08	—
Si	5	—	—	—	—
No	3	0,08	0,08	0,08	—
Si	4	—	—	—	—
Si	6	0,03	0,00	0,00	6,7
Si	7	0,08	0,08	0,08	0,8
Si	6	0,02	0,02	0,02	—
Si	6	0,08	0,08	0,08	3,7
Si	7	0,05	0,05	0,05	4,7
—	1	—	—	—	—
Si	1	0,10	0,10	0,10	70,0
Si	3	0,08	0,08	0,08	—
—	—	0,05	0,05	0,05	—
Si	3	0,08	0,08	0,08	—
Si	4	0,08	0,04	0,08	30,0
Si	0	0,08	0,08	0,08	—
Si	3	0,05	0,05	0,05	20,9
Si	8	0,02	0,02	0,02	4,2
Si	4	0,05	0,05	0,05	18,0
Si	5	0,04	0,04	0,04	2,6
Si	4	0,00	0,00	0,00	4,0
—	—	0,08	0,08	0,08	—
Si	6	0,05	0,05	0,05	—
Si	7	0,05	0,00	0,00	30,0
Si	4	—	—	—	30,0
Si	5	0,08	0,08	0,08	9,1
No	4	—	—	—	—
Si	5	0,05	0,05	0,05	3,5

(Tabla A.3 continuación)

PAÍS/ZONA	LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN	CÓMO SE DEFINE CONSUMO DE ALCOHOL-CONDUCCIÓN		
		Nivel de concentración de alcohol en sangre (CAS)	Certificado médico	Contenido de alcohol en aliento
Emiratos Árabes Unidos	Sí	Sí	Sí	—
Eritrea	Sí	Sí	Sí	Sí
Eslovaquia	Sí	Sí	—	Sí
Eslovenia	Sí	Sí	—	Sí
España	Sí	Sí	—	Sí
Estados Unidos de América	Subnacional ^b	Sí	—	—
Estonia	Sí	Sí	Sí	Sí
Etiopía	Sí ^c	—	—	—
Ex República Yugoslava de Macedonia	Sí	Sí	—	—
Federación de Rusia	Sí	Sí	—	Sí
Fiji	Sí	Sí	Sí	Sí
Filipinas	No	n/a	n/a	n/a
Finlandia	Sí	Sí	—	Sí
Francia	Sí	Sí	—	Sí
Gambia	Sí ^c	—	—	—
Georgia	Sí	Sí	Sí	Sí
Ghana	Sí	Sí	Sí	Sí
Grecia	Sí	Sí	—	Sí
Guatemala	Subnacional	n/a	n/a	n/a
Guinea-Bissau	Sí ^c	—	Sí	—
Guyana	Sí	Sí	Sí	Sí
Honduras	Sí	Sí	—	—
Hungría	Sí	Sí	—	Sí
India	Sí	Sí	—	—
Indonesia	No	n/a	n/a	n/a
Irán (República Islámica de)	Sí ^a	Sí	Sí	Sí
Iraq	Sí	Sí	—	—
Irlanda	Sí	Sí	—	—
Islandia	Sí	Sí	—	Sí
Islas Cook	Sí	Sí	Sí	Sí
Islas Marshall	Sí ^c	—	—	—
Islas Salomón	Sí ^c	—	—	—
Islas Vírgenes Británicas ^d	Sí	Sí	Sí	—
Israel	Sí	Sí	—	—
Italia	Sí	Sí	—	Sí
Jamahiriya Árabe Líbia	Sí ^a	Sí	—	—
Jamaica	Sí	Sí	—	Sí
Japón	Sí	Sí	—	Sí
Jordania	Sí	Sí	Sí	Sí
Kazajstán	Sí ^c	—	Sí	—
Kenya	Sí ^c	—	Sí	—
Kirguistán	Sí ^c	—	Sí	Sí
Kiribati	Sí	Sí	Sí	Sí
Kuwait	Sí ^a	Sí	Sí	—
Lesotho	Sí	Sí	Sí	Sí
Letonia	Sí	Sí	—	—
Líbano	Sí	Sí	—	—

PRUEBAS ALEATORIAS DE ALCOHOLEMIA O PUNTOS DE CONTROL POLICIALES PARA HACER CUMPLIR LA LEY	EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LAS LEYES (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)	NIVELES MÁXIMOS NACIONALES DE CAS PERMITIDOS POR LA LEY			PROPORCIÓN DE VÍCTIMAS MORTALES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO IMPUTABLE AL CONSUMO DE ALCOHOL (%)
		Para la población general (g/dl)	Para los jóvenes o conductores noveles (g/dl)	Para conductores profesionales o comerciales (g/dl)	
Si	8	0,10	0,10	0,10	—
Si	6	0,05	0,05	0,03	1,2
Si	9	0,00	0,00	0,00	4,3
Si	6	0,05	0,00	0,00	38,4
Si	7	0,05	0,03	0,03	—
Si	—	0,08	0,02	0,04	32,0
Si	8	0,02	0,02	0,02	48,0
No	1	—	—	—	10,0
Si	6	0,05	0,00	0,00	4,6
Si	6	0,03	0,03	0,03	9,7
Si	7	0,08	0,00	0,00	27,0
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
Si	8	0,05	0,05	0,05	23,9
Si	4	0,05	0,05	0,05	27,0
Si	4	—	—	—	—
No	9	0,02	0,02	0,02	37,0
Si	2	0,08	0,00	0,08	—
Si	7	0,05	0,02	0,02	7,2
n/a	n/a	Subnacional	Subnacional	Subnacional	—
—	3	—	—	—	—
Si	—	0,08	0,08	0,08	—
Si	4	0,07	0,07	0,07	8,0
Si	5	0,00	0,00	0,00	12,0
Si	3	0,03	0,03	0,03	—
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
Si	1	0,00	0,00	0,00	—
No	5	0,08	0,08	0,08	—
Si	Sin consenso	0,08	0,08	0,08	37,0
Si	7	0,05	0,05	0,05	20,0
—	4	0,04	0,04	0,04	—
Si	6	0,00	0,00	0,00	70,0
Si	3	—	—	—	55,0
Si	—	0,08	0,08	0,08	4,0
Si	6	0,05	0,05	0,05	7,5
Si	7	0,05	0,05	0,05	Sin consenso
No	5	0,00	0,00	0,00	2,0
No	2	0,08	0,08	0,08	—
Si	Sin consenso	0,03	0,03	0,03	8,3
—	3	0,08	0,08	0,08	—
Si	10	—	—	—	3,2
No	2	—	—	—	—
Si	4	—	—	—	—
Si	2	0,08	0,08	0,08	30,0
Si	9	0,00	0,00	0,00	—
Si	5	0,10	0,10	0,10	—
Si	7	0,05	0,02	0,05	20,6
Si	1	0,05	0,05	0,05	—

(Tabla A.3 continuación)

PAÍS/ZONA	LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN	CÓMO SE DEFINE CONSUMO DE ALCOHOL-CONDUCCIÓN		
		Nivel de concentración de alcohol en sangre (CAS)	Certificado médico	Contenido de alcohol en aliento
Liberia	Sí	Sí	Sí	Sí
Lituania	Sí	Sí	—	—
Madagascar	Sí	Sí	—	Sí
Malasia	Sí	Sí	—	Sí
Malawi	Sí	Sí	Sí	Sí
Maldivas	No	n/a	n/a	n/a
Malí	Sí ^e	—	Sí	Sí
Malta	Sí	Sí	—	Sí
Marruecos	No ^a	n/a	n/a	n/a
Mauricio	Sí	Sí	—	Sí
Mauritania	Sí ^a	—	—	—
México	Sí	Sí	Sí	Sí
Micronesia (Estados Federados de)	Subnacional	n/a	n/a	n/a
Mongolia	Sí	Sí	—	Sí
Montenegro	Sí	Sí	Sí	Sí
Mozambique	Sí	Sí	—	Sí
Myanmar	Sí	Sí	—	Sí
Namibia	Sí	Sí	—	Sí
Nauru	Sí	Sí	—	—
Nepal	Sí ^e	—	—	—
Nicaragua	Sí	Sí	—	Sí
Niger	Sí ^e	—	—	—
Nigeria	Sí	Sí	Sí	Sí
Noruega	Sí	Sí	—	Sí
Nueva Zelanda	Sí	Sí	—	Sí
Omán	Sí	Sí	Sí	Sí
Países Bajos	Sí	Sí	—	Sí
Pakistán	Sí ^a	—	Sí	—
Palau	Sí	Sí	—	Sí
Panamá	Sí	Sí	Sí	Sí
Papua Nueva Guinea	Sí	Sí	—	Sí
Paraguay	Subnacional	n/a	n/a	n/a
Perú	Sí	Sí	—	—
Polonia	Sí	Sí	—	Sí
Portugal	Sí	Sí	—	—
Puerto Rico ^f	Sí	Sí	—	Sí
Qatar	Sí	Sí	—	—
Reino Unido	Sí	Sí	—	—
República Árabe Siria	Sí	Sí	—	Sí
República Centroafricana	Sí	Sí	—	—
República Checa	Sí	Sí	—	—
República de Corea	Sí	Sí	—	—
República de Moldova	Sí	Sí	Sí	Sí
República Democrática del Congo	Sí	Sí	Sí	Sí
República Democrática Popular Lao	Sí	Sí	—	—
República Dominicana	Sí ^e	—	Sí	Sí
República Unida de Tanzania	Sí	Sí	Sí	Sí

PRUEBAS ALEATORIAS DE ALCOHOLEMIA O PUNTOS DE CONTROL POLICIALES PARA HACER CUMPLIR LA LEY	EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LAS LEYES (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)	NIVELES MÁXIMOS NACIONALES DE CAS PERMITIDOS POR LA LEY			PROPORCIÓN DE VÍCTIMAS MORTALES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO IMPUTABLE AL CONSUMO DE ALCOHOL (%)
		Para la población general (g/dl)	Para los jóvenes o conductores noveles (g/dl)	Para conductores profesionales o comerciales (g/dl)	
Si	3	0,05	0,05	0,05	—
Si	6	0,04	0,02	0,02	11,7
Si	5	0,08	0,08	0,08	—
Si	6	0,08	0,08	0,08	—
Si	4	0,08	0,08	0,08	—
—	n/a	n/a	n/a	n/a	—
Si	3	—	—	—	—
No	4	0,08	0,08	0,08	—
—	n/a	n/a	n/a	n/a	3,0
Si	5	0,05	0,05	0,05	24,3
—	5	0,00	0,00	0,00	—
Si	3	Subnacional	Subnacional	Subnacional	—
n/a	n/a	Subnacional	Subnacional	Subnacional	90,0
Si	6	0,05	0,05	0,05	3,7
Si	6	0,05	0,05	0,00	—
Si	7	0,06	0,06	0,06	—
Si	5	0,07	0,07	0,07	—
Si	5	0,08	0,08	0,08	—
Si	—	0,05	0,05	0,05	—
Si	6	—	—	—	—
Si	3	0,05	0,05	0,05	12,0
No	3	—	—	—	1,0
Si	2	0,05	0,05	0,05	<10,0
Si	4	0,02	0,02	0,02	20,0–30,0
Si	6	0,08	0,03	0,08	31,0
Si	4	0,08	0,08	0,08	—
Si	Sin consenso	0,05	0,02	0,05	25,0
Si	4	0,00	0,00	0,00	—
Si	4	0,10	0,00	0,00	100,0 ^e
Si	6	0,01	0,01	0,01	—
Si	5	—	—	—	66,0
n/a	3	Subnacional	Subnacional	Subnacional	—
Si	2	0,05	0,05	0,05	10,8
Si	7	0,02	0,02	0,02	14,0
Si	8	0,05	0,05	0,05	31,4
Si	—	0,08	0,00	0,02	41,7
No	6	0,00	0,00	0,00	—
No	Sin consenso	0,08	0,08	0,08	17,0
No	8	0,05	0,05	0,05	—
Si	4	0,08	0,08	0,08	—
Si	9	0,00	0,00	0,00	3,4
Si	7	0,05	0,05	0,05	16,1
Si	2	0,05	0,05	0,05	17,0
Si	5	0,05	0,05	0,05	—
Si	3	0,08	0,08	0,08	48,0
Si	2	—	—	—	—
Si	2	0,08	0,08	0,00	1,8

(Tabla A.3 continuación)

PAÍS/ZONA	LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN	CÓMO SE DEFINE CONSUMO DE ALCOHOL-CONDUCCIÓN		
		Nivel de concentración de alcohol en sangre (CAS)	Certificado médico	Contenido de alcohol en aliento
Ribera Occidental y Faja de Gaza ^d	Sí	Sí	Sí	—
Rumanía	Sí	Sí	Sí	Sí
Rwanda	Sí	Sí	—	Sí
Samoa	Sí	Sí	Sí	—
San Marino	Sí	Sí	—	—
San Vicente y las Granadinas	Sí ^e	—	—	—
Santa Lucía	Sí	Sí	—	Sí
Santo Tomé y Príncipe	No	n/a	n/a	n/a
Senegal	Sí	Sí	—	—
Serbia	Sí	Sí	Sí	Sí
Seychelles	Sí	Sí	Sí	Sí
Sierra Leona	Sí	Sí	—	Sí
Singapur	Sí	Sí	—	Sí
Sri Lanka	Sí	Sí	Sí	Sí
Sudáfrica	Sí	Sí	Sí	Sí
Sudán	Sí ^a	—	Sí	Sí
Suecia	Sí	Sí	—	Sí
Suiza	Sí	Sí	—	—
Suriname	Sí	Sí	Sí	Sí
Swazilandia	Sí	Sí	Sí	Sí
Tailandia	Sí	Sí	—	—
Tayikistán	Sí	Sí	Sí	Sí
Timor-Leste	Sí	Sí	—	Sí
Togo	No	n/a	n/a	n/a
Tonga	Sí ^e	—	Sí	—
Trinidad y Tabago	Sí	Sí	Sí	—
Túnez	Sí	Sí	—	—
Turkmenistán	Sí	Sí	Sí	Sí
Turquía	Sí	Sí	—	Sí
Tuvalu	Sí ^e	—	—	—
Ucrania	Sí	Sí	—	Sí
Uganda	Sí	Sí	—	Sí
Uruguay	Sí	Sí	—	—
Uzbekistán	Sí	Sí	Sí	Sí
Vanuatu	Sí ^e	—	—	—
Venezuela (República Bolivariana de)	Sí	Sí	—	Sí
Viet Nam	Sí	Sí	—	Sí
Yemen	Sí ^a	—	Sí	—
Zambia	Sí	Sí	Sí	Sí
Zimbabwe	Sí	Sí	—	Sí

^a El alcohol está prohibido.

^b Las leyes se promulgan con carácter subnacional, pero todas ellas establecen los mismos límites.

^c No existe una definición normalizada para consumo de alcohol y conducción.

^d Zonas no miembro de la OMS.

^e Hace referencia tan sólo a tres defunciones.

^f Estado Miembro Asociado de la OMS.

— Datos no disponibles.

n/a No aplica.

PRUEBAS ALEATORIAS DE ALCOHOLEMIA O PUNTOS DE CONTROL POLICIALES PARA HACER CUMPLIR LA LEY	EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LAS LEYES (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)	NIVELES MÁXIMOS NACIONALES DE CAS PERMITIDOS POR LA LEY			PROPORCIÓN DE VÍCTIMAS MORTALES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO IMPUTABLE AL CONSUMO DE ALCOHOL (%)
		Para la población general (g/dl)	Para los jóvenes o conductores noveles (g/dl)	Para conductores profesionales o comerciales (g/dl)	
No	1	0,05	0,05	0,05	—
Sí	8	0,00	0,00	0,00	1,5
Sí	8	0,08	0,08	0,08	—
Sí	1	—	—	—	50,0
Sí	6	0,05	0,05	0,05	—
—	—	—	—	—	—
Sí	1	0,08	0,08	0,08	—
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
Sí	0	—	—	—	—
Sí	7	0,05	0,05	0,00	6,0
Sí	3	0,08	0,08	0,08	80,0
Sí	2	0,08	0,08	0,08	—
Sí	8	0,08	0,08	0,08	7,0
Sí	6	0,08	0,08	0,08	—
Sí	2	0,05	0,05	0,02	60,0
No	10	0,00	0,00	0,00	—
Sí	6	0,02	0,02	0,02	20,0
Sí	6	0,05	0,05	0,05	16,0
Sí	4	0,05	0,05	0,05	—
Sí	6	0,05	0,05	0,05	3,0
Sí	5	0,05	0,05	0,05	4,0
Sí	9	0,03	0,03	0,03	5,0
Sí	0	0,05	0,05	0,05	—
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
Sí	5	—	—	—	25,0
Sí	2	0,08	0,08	0,08	—
Sí	3	0,05	0,05	0,05	0,7
Sí	10	0,05	0,05	0,05	7,4
Sí	9	0,05	0,05	0,00	2,0
Sí	6	—	—	—	—
Sí	—	0,00	0,00	0,00	—
Sí	3	0,08	0,08	0,00	—
Sí	1	0,08	0,08	0,08	38,0
Sí	9	—	—	—	—
Sí	6	—	—	—	—
Sí	7	0,08	0,08	0,08	—
Sí	3	0,08	0,08	0,08	34,0
—	—	0,00	0,00	0,00	—
Sí	1	0,08	0,08	0,08	50,0
Sí	3	0,08	0,08	0,08	0,2

Tabla A.4: Leyes relativas al uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención para niños, cumplimiento y tasas de uso del cinturón, por países/zonas

PAÍS/ZONA	CINTURÓN DE SEGURIDAD		
	Existe una ley nacional sobre el uso del cinturón de seguridad	La ley tiene aplicación	El cumplimiento concierne a los siguientes ocupantes
Afganistán	No	n/a	n/a
Albania	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Alemania	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Angola	No	n/a	n/a
Arabia Saudita	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Argentina	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Armenia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Australia	Subnacional	Sí	Todos los ocupantes
Austria	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Azerbaiyán	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Bahamas	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Bahrein	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Bangladesh	No	n/a	n/a
Barbados	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Belarús	Sí	Sí	—
Bélgica	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Belice	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Benin	Subnacional	n/a	n/a
Bhután	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Bolivia (Estado Plurinacional de)	No	n/a	n/a
Bosnia y Herzegovina	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Botswana	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Brasil	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Brunei Darussalam	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Bulgaria	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Burkina Faso	No	n/a	n/a
Burundi	Subnacional	n/a	n/a
Cabo Verde	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Camboya	Sí	No	—
Camerún	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Canadá	Subnacional	Sí	Todos los ocupantes
Chad	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Chile	Sí	Sí	Todos los ocupantes
China	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Chipre	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Colombia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Comoras	No	n/a	n/a
Congo	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Costa Rica	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Croacia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Cuba	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Ecuador	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Egipto	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero

SEAT-BELTS		SISTEMAS DE RETENCIÓN PARA NIÑOS	
Eficacia en la aplicación de la ley sobre uso del cinturón de seguridad (consenso entre informantes) (escala de 0 a 10)	Tasa nacional de uso del cinturón de seguridad	Existe una ley nacional sobre sistemas de retención para niños	Eficacia en la aplicación de la ley sobre sistemas de retención para niños (consenso entre informantes) (escala de 0 a 10)
n/a	—	No	n/a
9	30% asientos delanteros	Sí	8
—	95%–96% asientos delanteros; 88% asientos traseros	Sí	
n/a	—	No	n/a
5	—	Sí	2
3	48%	No	n/a
3	—	Sí	5
n/a	97% asientos delanteros; 92% asientos traseros	Subnacional	n/a
7	89% asientos delanteros; 49% asientos traseros	Sí	9
9	—	Sí	9
0	—	Sí	0
4	22%	No	n/a
n/a	—	No	n/a
8	—	Sí	7
7	—	Sí	6
3	79% asientos delanteros; 46% asientos traseros	Sí	6
4	—	No	n/a
n/a	—	No	n/a
4	—	No	n/a
n/a	—	No	n/a
7	—	Sí	5
7	74% conducteurs; 79% asientos traseros	No	n/a
6	88% asientos delanteros; 11% asientos traseros	Sí	4
7	70% asientos delanteros	Sí	4
8	—	Sí	4
n/a	—	No	n/a
8	95% asientos delanteros; 0% asientos traseros	No	n/a
8	80%	Sí	6
1	0%	Sí	0
3	—	No	n/a
7	93% asientos delanteros; 87% asientos traseros	Subnacional	8
1	1% asientos delanteros; <1% asientos traseros	No	n/a
5	50% asientos delanteros; 42% asientos traseros	Sí	4
No hay consenso	50% ^a	No	n/a
7	81% asientos delanteros; 9% asientos traseros	Sí	3
7	82%	Sí	3
n/a	—	No	n/a
3	—	No	n/a
7	82%	Sí	6
7	45%	Sí	5
8	70% asientos delanteros	No	n/a
3	30% asientos delanteros; 10% asientos traseros	No	n/a
7	70% sólo conductor	No	n/a

(Tabla A.4 continuación)

PAÍS/ZONA	CINTURÓN DE SEGURIDAD		
	Existe una ley nacional sobre el uso del cinturón de seguridad	La ley tiene aplicación	El cumplimiento concierne a los siguientes ocupantes
El Salvador	Sí	No	Sólo conductor
Emiratos Árabes Unidos	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Eritrea	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Eslovaquia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Eslovenia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
España	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Estados Unidos de América	Subnacional	n/a	n/a
Estonia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Etiopía	Subnacional	n/a	n/a
Ex República Yugoslava de Macedonia	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Federación de Rusia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Fiji	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Filipinas	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Finlandia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Francia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Gambia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Georgia	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Ghana	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Grecia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Guatemala	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Guinea-Bissau	No	n/a	n/a
Guyana	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Honduras	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Hungría	Sí	Sí	Todos los ocupantes
India	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Indonesia	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Irán (República Islámica de)	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Iraq	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Irlanda	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Islandia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Islas Cook	No	n/a	n/a
Islas Marshall	No	n/a	n/a
Islas Salomón	No	n/a	n/a
Islas Vírgenes Británicas ^c	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Israel	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Italia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Jamahiriyá Árabe Libia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Jamaica	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Japón	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Jordania	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Kazajstán	Sí	Sí	Sólo conductor
Kenya	Sí	Sí	—
Kirguistán	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Kiribati	Sí	Sí	Sólo conductor
Kuwait	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Lesotho	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Letonia	Sí	Sí	Todos los ocupantes

SEAT-BELTS		SISTEMAS DE RETENCIÓN PARA NIÑOS	
Eficacia en la aplicación de la ley sobre uso del cinturón de seguridad (consenso entre informantes) (escala de 0 a 10)	Tasa nacional de uso del cinturón de seguridad	Existe una ley nacional sobre sistemas de retención para niños	Eficacia en la aplicación de la ley sobre sistemas de retención para niños (consenso entre informantes) (escala de 0 a 10)
7	—	Sí	0
7	61% asientos delanteros	No	n/a
9	—	Sí	2
8	—	Sí	9
7	85% asientos delanteros; 51% asientos traseros	Sí	6
8	89% asientos delanteros; 69% asientos traseros	Sí	7
n/a	82% asientos delanteros; 76% asientos traseros	Subnacional	n/a
7	90% asientos delanteros; 68% asientos traseros	Sí	8
n/a	20%	No	n/a
6	16%	No	n/a
7	33% asientos delanteros	Sí	8
9	95% asientos delanteros; 70% asientos traseros	Sí	5
3	52% sólo conductor	No	n/a
7	89% asientos delanteros; 80% asientos traseros	Sí	7
8	98% asientos delanteros; 83% asientos traseros	Sí	5
4	—	No	n/a
8	—	Sí	7
2	—	Sí	0
7	75% asientos delanteros; 42% asientos traseros	Sí	6
5	—	No	n/a
n/a	—	No	n/a
7	—	Sí	0
7	80% asientos delanteros; 10% asientos traseros	No	n/a
4	71% asientos delanteros; 40% asientos traseros	Sí	4
2	—	No	n/a
7	85% ^b	No	n/a
8	75%–80%	No	n/a
8	—	No	n/a
No hay consenso	86% asientos delanteros; 63% asientos traseros	Sí	No hay consenso
8	88% asientos delanteros; 68% asientos traseros	Sí	8
n/a	—	No	n/a
n/a	5% asientos delanteros; 0% asientos traseros	No	n/a
n/a	—	No	n/a
7	80%	Sí	5
8	88%–94% asientos delanteros; 45% asientos traseros	Sí	5
7	65% asientos delanteros; 10% asientos traseros	Sí	7
4	5%	No	n/a
5	69% conductor; 62% asientos delanteros pasajeros	Sí	4
No hay consenso	91%–96% asientos delanteros; 9%–14% asientos traseros	Sí	No hay consenso
5	65% conductor; 10% asientos delanteros pasajeros	No	n/a
7	—	Sí	7
3	—	No	n/a
5	—	No	n/a
1	—	Sí	0
3	—	No	n/a
5	—	No	n/a
7	77% asientos delanteros; 32% asientos traseros	Sí	6

(Tabla A.4 continuación)

PAÍS/ZONA	CINTURÓN DE SEGURIDAD		
	Existe una ley nacional sobre el uso del cinturón de seguridad	La ley tiene aplicación	El cumplimiento concierne a los siguientes ocupantes
Líbano	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Liberia	No ^d	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Lituania	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Madagascar	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Malasia	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Malawi	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Maldivas	No	n/a	n/a
Malí	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Malta	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Marruecos	Sí	Sí	Sólo conductor
Mauricio	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Mauritania	Sí	Sí	Todos los ocupantes
México	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Micronesia (Estados Federados de)	No	n/a	n/a
Mongolia	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Montenegro	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Mozambique	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Myanmar			—
Namibia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Nauru	No	n/a	n/a
Nepal	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Nicaragua	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Niger	No	n/a	n/a
Nigeria	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Noruega	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Nueva Zelanda	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Omán	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Países Bajos	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Pakistán	Sí	No	Sólo conductor
Palau	No	n/a	n/a
Panamá	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Papua Nueva Guinea	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Paraguay	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Perú	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Polonia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Portugal	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Puerto Rico ^e	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Qatar	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Reino Unido	Sí	Sí	Todos los ocupantes
República Árabe Siria	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
República Centroafricana	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
República Checa	Sí	Sí	Todos los ocupantes
República de Corea	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
República de Moldova	Sí	Sí	Todos los ocupantes
República Democrática del Congo	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
República Democrática Popular Lao	Sí	Sí	No tiene aplicación
República Dominicana	Sí	No	Sólo conductor

SEAT-BELTS		SISTEMAS DE RETENCIÓN PARA NIÑOS	
Eficacia en la aplicación de la ley sobre uso del cinturón de seguridad (consenso entre informantes) (escala de 0 a 10)	Tasa nacional de uso del cinturón de seguridad	Existe una ley nacional sobre sistemas de retención para niños	Eficacia en la aplicación de la ley sobre sistemas de retención para niños (consenso entre informantes) (escala de 0 a 10)
4	15%	No	n/a
5	—	No	n/a
6	—	Sí	5
6	—	No	n/a
6	70%	No	n/a
6	45%	No	n/a
n/a	—	No	n/a
5	—	Sí	2
8	96% asientos delanteros; 21% asientos traseros	Sí	6
8	75% asientos delanteros; 19% asientos traseros	No	n/a
8	94% asientos delanteros; 10% asientos traseros	No	n/a
1	—	Sí	1
5	—	Sí	1
n/a	100% asientos delanteros; 0% asientos traseros	No	n/a
7	70% – 80% sólo conductor	Sí	2
6	—	No	n/a
—	—	No	n/a
—	—	—	—
6	55% asientos delanteros; 1% asientos traseros	Sí	2
n/a	—	No	n/a
4	—	No	n/a
5	—	Sí	3
n/a	—	No	n/a
6	70% asientos delanteros	No	n/a
6	93% asientos delanteros; 85% asientos traseros	Sí	9
9	95% asientos delanteros; 87% asientos traseros	Sí	8
9	95% asientos delanteros; 1% asientos traseros	No	n/a
No hay consenso	94% asientos delanteros; 73% asientos traseros	Sí	No hay consenso
3	—	No	n/a
n/a	—	No	n/a
7	—	Sí	3
6	—	No	n/a
5	31% asientos delanteros pasajeros ^e	No	n/a
7	85% asientos delanteros; 25% asientos traseros	No	n/a
7	74% asientos delanteros; 45% asientos traseros	Sí	6
9	86% ^f asientos delanteros; 28% ^g asientos traseros	Sí	8
—	93%	Sí	No hay consenso
7	50% asientos delanteros	No	n/a
No hay consenso	91% asientos delanteros; 84%–90% asientos traseros	Sí	No hay consenso
9	81% asientos delanteros	No	n/a
3	—	Subnacional	n/a
8	90% asientos delanteros; 80% asientos traseros	Sí	7
8	77% asientos delanteros	Sí	2
No hay consenso	—	No	n/a
7	80% asientos delanteros; 40% asientos traseros	No	n/a
—	—	No	n/a
6	55%–60% asientos delanteros	No	n/a

(Tabla A.4 continuación)

PAÍS/ZONA	CINTURÓN DE SEGURIDAD		
	Existe una ley nacional sobre el uso del cinturón de seguridad	La ley tiene aplicación	El cumplimiento concierne a los siguientes ocupantes
República Unida de Tanzania	Sí	No	Sólo conductor
Ribera Occidental y Faja de Gaza ^c	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Rumanía	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Rwanda	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Samoa	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
San Marino	Sí	Sí	Todos los ocupantes
San Vicente y las Granadinas	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Santa Lucía	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Santo Tomé y Príncipe	No	n/a	n/a
Senegal	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Serbia	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Seychelles	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Sierra Leona	Sí	Sí ^h	Todos los ocupantes ^h
Singapur	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Sri Lanka	No	n/a	n/a
Sudáfrica	Sí	Sí	Sólo conductor
Sudán	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Suecia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Suiza	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Suriname	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Swazilandia	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Tailandia	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Tayikistán	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Timor-Leste	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Togo	No	n/a	n/a
Tonga	No	n/a	n/a
Trinidad y Tabago	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Túnez	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Turkmenistán	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Turquía	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Tuvalu	No	n/a	n/a
Ucrania	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Uganda	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Uruguay	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Uzbekistán	Sí	Sí	Todos los ocupantes
Vanuatu	Sí	No	—
Venezuela (República Bolivariana de)	Sí	Sí	Sólo conductor
Viet Nam	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero
Yemen	No	n/a	n/a
Zambia	Sí	Sí	Sólo ocupantes asiento delantero
Zimbabwe	Sí	No	Sólo ocupantes asiento delantero

^a Solamente las ciudades de Guangzhou y Nanning.

^b Solamente Yakarta.

^c Zonas no miembro de la OMS.

^d No existe una ley pero sí un reglamento nacional.

^e Solamente Asunción.

^f Solamente en tramos urbanos.

^g Estado Miembro Asociado de la OMS.

^h Más de 18 años de edad.

— Datos no disponibles.

n/a No aplica.

SEAT-BELTS		SISTEMAS DE RETENCIÓN PARA NIÑOS	
Eficacia en la aplicación de la ley sobre uso del cinturón de seguridad (consenso entre informantes) (escala de 0 a 10)	Tasa nacional de uso del cinturón de seguridad	Existe una ley nacional sobre sistemas de retención para niños	Eficacia en la aplicación de la ley sobre sistemas de retención para niños (consenso entre informantes) (escala de 0 a 10)
3	30% asientos delanteros; 5% asientos traseros	No	n/a
3	—	Sí	1
5	80% asientos delanteros; 20% asientos traseros	Sí	3
9	80%	No	n/a
3	—	Sí	1
6	—	Sí	6
9	90%	Sí	6
7	—	No	n/a
n/a	<1%	No	n/a
6	—	No	n/a
4	50%–60% asientos delanteros; 4%–5% asientos traseros	Subnacional	n/a
8	65%	No	n/a
1	—	Sí	1
8	50%	Sí	7
n/a	—	No	n/a
2	50% asientos delanteros; 8% asientos traseros	Sí	2
7	—	No	n/a
3	96% asientos delanteros; 90% asientos traseros	Sí	2
7	86% asientos delanteros; 61% asientos traseros	Sí	8
7	70% asientos delanteros; 30% asientos traseros	Sí	3
7	—	No	n/a
5	56% asientos delanteros; 3% asientos traseros	No	n/a
3	—	Sí	1
0	5%–10% asientos delanteros; ≤1% asientos traseros	Sí	0
0	0%	No	n/a
n/a	<1%	No	n/a
6	—	Sí	6
2	—	No	n/a
7	—	No	n/a
8	70%	Sí	7
n/a	0%	No	n/a
—	—	No	n/a
2	—	Subnacional	n/a
3	—	Sí	1
10	—	—	—
1	—	No	n/a
6	—	Sí	5
3	—	No	n/a
n/a	—	No	n/a
5	—	No	n/a
8	—	No	n/a

Tabla A.5: Leyes sobre limitación de la velocidad y cumplimiento, por países/zonas

PAÍS/ZONA	LOS LÍMITES DE VELOCIDAD SE ESTABLECEN CON CARÁCTER NACIONAL	LOS LÍMITES DE VELOCIDAD PUEDEN MODIFICARSE EN EL ÁMBITO LOCAL	LAS LEYES DIFIEREN SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO	VELOCIDAD MÁXIMA		EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LA LEY (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)
				En tramos urbanos (km/h)	En tramos rurales (km/h)	
Afganistán	Sí	Sí	Sí	50	90	10
Albania	Sí	Sí	Sí	40	80	9
Alemania	Sí	No	Sí	50	100	—
Angola	Sí	Sí	Sí	60	90	5
Arabia Saudita	Sí	No	No	80	—	5
Argentina	Sí	Sí	Sí	40–60	110	3
Armenia	Sí	Sí	Sí	60	60	5
Australia	Subnacional	Sí	Sí	50	100	Subnacional
Austria	Sí	Sí	Sí	50	100	7
Azerbaiyán	Sí	Sí	Sí	60	90	9
Bahamas	Sí	No	Sí	48	72	5
Bahrein	Sí	No	Sí	50	80	4
Bangladesh	Sí	No	Sí	25	40	0
Barbados	Sí	No	Sí	60	60	5
Belarús	Sí	No	Sí	60	—	6
Bélgica	Sí	Sí	Sí	50	90	5
Belize	Sí	No	Sí	40	—	1
Benin	Sí	No	No	50	—	2
Bhután	Sí	No	Sí	30	50	3
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Sí	No	No	40	80	3
Bosnia y Herzegovina	Sí	Sí	Sí	60	—	6
Botswana	Sí	Sí	Sí	60	120	8
BraSíl	Sí	Sí	Sí	60–80	60	6
Brunei Darussalam	Sí	No	Sí	80	65	7
Bulgaria	Sí	Sí	Sí	50	90	6
Burkina Faso	Sí	Sí	Sí	50	—	3
Burundi	Sí	No	Sí	60	90	5
Cabo Verde	Sí	Sí	Sí	50	90	7
Camboya	Sí	No	Sí	40	90	1
Camerún	Sí	Sí	Sí	60	60	4
Canadá	Subnacional	Sí	No	70	80	5
Chad	Sí	No	No	50	80	2
Chile	Sí	Sí	Sí	60	100	5
China	Sí	Sí	Sí	30–50	40–70	8
Chipre	Sí	Sí	No	50	80	6
Colombia	Sí	No	No	60	80	4
Comoras	Sí	No	No	30	70	3
Congo	Sí	Sí	Sí	40–60	50–110	3
Costa Rica	Sí	No	No	40	40	6
Croacia	Sí	Sí	Sí	50	90	6
Cuba	Sí	No	Sí	50	90	5
Ecuador	Sí	No	Sí	50	100	3
Egipto	Sí	No	Sí	60	60	7
El Salvador	Sí	No	Sí	50	—	4

PAÍS/ZONA	LOS LÍMITES DE VELOCIDAD SE ESTABLECEN CON CARÁCTER NACIONAL	LOS LÍMITES DE VELOCIDAD PUEDEN MODIFICARSE EN EL ÁMBITO LOCAL	LAS LEYES DIFIEREN SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO	VELOCIDAD MÁXIMA		EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LA LEY (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)
				En tramos urbanos (km/h)	En tramos rurales (km/h)	
Emiratos Árabes Unidos	Sí	Sí	Sí	60	40	7
Eritrea	Sí	No	Sí	60	35	7
Eslovaquia	Sí	Sí	Sí	60	90	7
Eslovenia	Sí	Sí	Sí	50	90	7
España	Sí	Sí	Sí	50	90	8
Estados Unidos de América	Subnacional	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Estonia	Sí	Sí	No	50	90	6
Etiopía	Sí	Sí	Sí	60	70	2
Ex República Yugoslava de Macedonia	Sí	No	Sí	60	80	4
Federación de Rusia	Sí	Sí	Sí	60	60	6
Fiji	Sí	No	Sí	50	60	7
Filipinas	Sí	No	Sí	40	40	3
Finlandia	Sí	Sí	Sí	50	80	7
Francia	Sí	Sí	Sí	50	90	7
Gambia	Sí	No	No	50	30	3
Georgia	Sí	Sí	Sí	60	60	8
Ghana	Sí	No	No	50	80	2
Grecia	Sí	Sí	Sí	50	90	6
Guatemala	Sí	Sí	Sí	10–90	40–80	3
Guinea-Bissau	Sí	Sí	Sí	60	60	4
Guyana	Sí	No	No	48	64	4
Honduras	Sí	Sí	No	40	—	3
Hungría	Sí	Sí	Sí	50	90	4
India	Subnacional	Sí	Sí	—	—	4
Indonesia	Sí	Sí	Sí	70	100	3
Irán (República Islámica de)	Sí	No	Sí	50	60	6
Iraq	Sí	No	Sí	100	—	5
Irlanda	Sí	Sí	Sí	50	80	No hay consenso
Islandia	Sí	Sí	Sí	50	80–90	7
Islas Cook	Sí	No	No	50	50	4
Islas Marshall	Sí	No	No	40	40	5
Islas Salomón	Sí	No	No	60	n/a	5
Islas Vírgenes Británicas ^a	Sí	No	No	32	64	6
Israel	Sí	Sí	Sí	50	80–90	5
Italia	Sí	Sí	Sí	50	90	7
Jamahiriyá Árabe Libia	Sí	No	Sí	50	70	3
Jamaica	Sí	No	Sí	50	—	3
Japón	Sí	Sí	Sí	n/a ^b	n/a ^b	No hay consenso
Jordania	Sí	Sí	Sí	50–80	80–120	6
Kazajstán	Sí	No	No	60	60	5
Kenya	Sí	Sí	Sí	50	100	4
Kirguistán	Sí	Sí	—	60	60	7
Kiribati	Sí	No	No	40	60	6
Kuwait	Sí	Sí	Sí	45	80	6

(Tabla A.5 continuación)

PAÍS/ZONA	LOS LÍMITES DE VELOCIDAD SE ESTABLECEN CON CARÁCTER NACIONAL	LOS LÍMITES DE VELOCIDAD PUEDEN MODIFICARSE EN EL ÁMBITO LOCAL	LAS LEYES DIFIEREN SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO	VELOCIDAD MÁXIMA		EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LA LEY (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)
				En tramos urbanos (km/h)	En tramos rurales (km/h)	
Lesotho	Sí	No	No	50	80	5
Letonia	Sí	Sí	Sí	50	90	7
Líbano	Sí	Sí	Sí	100	60	4
Liberia	Sí	No	No	40	72	2
Lituania	Sí	Sí	Sí	50	90	6
Madagascar	Sí	Sí	Sí	50	—	—
MalaSía	Sí	Sí	Sí	50	90	6
Malawi	Sí	No	Sí	50	80	5
Maldivas	Sí	No	Sí	30	30	5
Mali	Sí	Sí	Sí	50	—	4
Malta	Sí	No	Sí	50	80	5
Marruecos	Sí	Sí	Sí	60	100	5
Mauricio	Sí	No	Sí	40–80	40–80	4
Mauritania	Sí	Sí	Sí	80	80	4
México	Sí	Sí	Sí	40–80	60–90	4
Micronesia (Estados Federados de)	Subnacional	No	No	32	40	6
Mongolia	Sí	Sí	Sí	60	80	4
Montenegro	Sí	Sí	Sí	50	80	6
Mozambique	Sí	Sí	Sí	60	70	9
Myanmar	Sí	Sí	Sí	40	40	5
Namibia	Sí	Sí	Sí	60	100–120	4
Nauru	Sí	No	No	40	40	—
Nepal	Sí	No	Sí	40	—	5
Nicaragua	Sí	Sí	No	45	100	3
Niger	Sí	Sí	Sí	50	90	2
Nigeria	Sí	Sí	Sí	50	50	4
Noruega	Sí	Sí	Sí	50	80	6
Nueva Zelandia	Sí	Sí	Sí	50	100	7
Omán	Sí	No	Sí	120	120	6
Países Bajos	Sí	Sí	Sí	50	80	No hay consenso
Pakistán	Sí	Sí	Sí	70	—	4
Palau	Sí	No	No	40	50	5
Panamá	Sí	No	Sí	80	—	7
Papua Nueva Guinea	Sí	No	No	60	75	1
Paraguay	Sí	Sí	Sí	50	80	3
Perú	Sí	No	Sí	60	60	1
Polonia	Sí	Sí	Sí	50	90	5
Portugal	Sí	Sí	Sí	50	90	8
Puerto Rico ^c	Sí	No	Sí	40	73	—
Qatar	Sí	No	No	100	60	7
Reino Unido	Sí	Sí	Sí	50	100	No hay consenso
República Árabe Siria	Sí	Sí	Sí	45–60	45–60	8
República Centroafricana	Sí	Sí	Sí	40–60	60–90	4
República Checa	Sí	Sí	Sí	50	90	5
República de Corea	Sí	Sí	Sí	60	80	7
República de Moldova	Sí	No	Sí	60	60	No hay consenso
República Democrática del Congo	Sí	Sí	Sí	60	90	5

PAÍS/ZONA	LOS LÍMITES DE VELOCIDAD SE ESTABLECEN CON CARÁCTER NACIONAL	LOS LÍMITES DE VELOCIDAD PUEDEN MODIFICARSE EN EL ÁMBITO LOCAL	LAS LEYES DIFIEREN SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO	VELOCIDAD MÁXIMA		EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LA LEY (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)
				En tramos urbanos (km/h)	En tramos rurales (km/h)	
República Democrática Popular Lao	Sí	No	Sí	40	50	5
República Dominicana	Sí	No	No	35	60	2
República Unida de Tanzania	Sí	No	Sí	50	—	3
Ribera Occidental y Faja de Gaza ^a	Sí	No	Sí	50	80	3
Rumanía	Sí	Sí	Sí	50	50	5
Rwanda	Sí	Sí	Sí	30–40	50–60	9
Samoa	Sí	No	No	40	56	6
San Marino	Sí	No	Sí	50	70	5
San Vicente y las Granadinas	Sí	No	Sí	32	64	4
Santa Lucía	Sí	No	Sí	32	64	0
Santo Tomé y Príncipe	Sí	No	Sí	30–40	40–50	3
Senegal	Sí	No	Sí	50	90	4
Serbia	Sí	Sí	Sí	60	80	4
Seychelles	Sí	No	No	40	65	3
Sierra Leona	Sí	No	No	70	100	6
Singapur	Sí	No	No	40–70	n/a	8
Sri Lanka	Sí	No	Sí	50	70	5
Sudáfrica	Sí	Sí	Sí	60	100	3
Sudán	Sí	Sí	Sí	50	—	7
Suecia	Sí	Sí	Sí	50	70	5
Suiza	Sí	Sí	Sí	50	80	7
Suriname	Sí	No	Sí	40	80	5
Swazilandia	Sí	Sí	Sí	60	80	6
Tailandia	Sí	Sí	Sí	80	90	2
Tayikistán	Sí	Sí	Sí	60	90	8
Timor-Leste	Sí	No	Sí	50	90	0
Togo	Sí	No	No	40	60	4
Tonga	Sí	No	No	40	65	7
Trinidad y Tabago	Sí	No	Sí	50	50	3
Túnez	Sí	Sí	Sí	50	50	5
Turkmenistán	Sí	No	No	60	90	9
Turquía	Sí	Sí	Sí	50	90	8
Tuvalu	Sí	No	No	64	—	6
Ucrania	Sí	No	No	60	40	—
Uganda	Sí	No	Sí	50	80	2
Uruguay	Sí	No	Sí	45–75	—	1
Uzbekistán	Sí	No	Sí	70	70	7
Vanuatu	Sí	Sí	Sí	35–60	n/a	3
Venezuela (República Bolivariana de)	Sí	No	Sí	40	—	4
Viet Nam	Sí	No	Sí	50	80	6
Yemen	Sí	Sí	Sí	—	—	3
Zambia	Sí	Sí	Sí	50	80	5
Zimbabwe	Sí	Sí	Sí	60	80	8

^a Zonas no miembro de la OMS.

^b Se usa una clasificación diferente de las vías de tránsito.

^c Estado Miembro Asociado de la OMS.

— Datos no disponibles.

n/a No aplica.

Tabla A.6: Leyes relativas al uso del casco, cumplimiento y tasas de uso

PAÍS/ZONA	EXISTE UNA LEY NACIONAL SOBRE USO DEL CASCO	LA LEY CONCIERNE A LOS SIGUIENTES USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO		
		Conductores	Pasajeros adultos	Pasajeros infantiles
Afganistán	No	n/a	n/a	n/a
Albania	Sí	Sí	Sí	Sí
Alemania	Sí	Sí	Sí	Sí
Angola	Sí	Sí	Sí	Sí
Arabia Saudita	Sí	Sí	No	No
Argentina	Sí	Sí	Sí	Sí
Armenia	Sí	Sí	Sí	Sí
Australia	Subnacional	Sí	Sí	Sí
Austria	Sí	Sí	Sí	Sí
Azerbaiyán	Sí	Sí	Sí	Sí
Bahamas	Sí	Sí	Sí	Sí
Bahrein	Sí	Sí	Sí	Sí
Bangladesh	Sí	Sí	Sí	Sí
Barbados	Sí	Sí	Sí	Sí
Belarús	Sí	Sí	Sí	Sí
Bélgica	Sí	Sí	Sí	Sí
Belice	Sí	Sí	Sí	Sí
Benin	Sí	Sí	Sí	Sí
Bhután	Sí	Sí	Sí	Sí
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Sí ^b	Sí	Sí	Sí
Bosnia y Herzegovina	Sí	Sí	Sí	Sí
Botswana	Sí	Sí	Sí	Sí
BraSíl	Sí	Sí	Sí	Sí
Brunei Darussalam	Sí	Sí	Sí	Sí
Bulgaria	Sí	Sí	Sí	Sí
Burkina Faso	Sí	Sí	Sí	Sí
Burundi	Sí	Sí	Sí	Sí
Cabo Verde	Sí	Sí	Sí	No
Camboya	Sí	Sí	No	No
Camerún	Sí	Sí	Sí	Sí
Canadá	Subnacional	Sí	Sí	Sí
Chad	Sí	Sí	Sí	Sí
Chile	Sí	Sí	Sí	Sí
China	Sí	Sí	Sí	Sí
Chipre	Sí	Sí	Sí	Sí
Colombia	Sí	Sí	Sí	Sí
Comoras	No	n/a	n/a	n/a
Congo	Sí	Sí	Sí	Sí
Costa Rica	Sí	Sí	Sí	Sí
Croacia	Sí	Sí	Sí	Sí
Cuba	Sí	Sí	Sí	Sí
Ecuador	Sí	Sí	Sí	Sí
Egipto	Sí	Sí	No	No
El Salvador	Sí	Sí	Sí	Sí

EXCEPCIONES A LA LEY			EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LA LEY (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)	EXISTEN NORMAS DE CALIDAD PARA LOS CASCOS	TASA NACIONAL ESTIMADA DE USO DEL CASCO (%)
Existen excepciones a la ley sobre uso del casco	La ley sobre uso del casco se aplica en todo tipo de carretera	La ley sobre uso del casco se aplica a todo tipo de vehículo motorizado			
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
—	Sí	Sí	10	Sí	—
No	Sí	Sí	—	Sí	97 ^a
No	Sí	—	5	Sí	—
Sí	Sí	Sí	2	No	—
No	No	No	1	Sí	13
No	Sí	Sí	5	No	—
No	Sí	Sí	n/a	Sí	—
Sí	Sí	Sí	9	Sí	95
No	Sí	Sí	9	No	—
No	Sí	Sí	3	Sí	10–15
No	Sí	Sí	5	No	—
No	Sí	Sí	3	No	—
No	Sí	Sí	8	Sí	—
No	Sí	No	9	Sí	—
Sí	Sí	Sí	8	Sí	—
Sí	Sí	Sí	3	Sí	—
No	Sí	Sí	1	No	—
No	Sí	Sí	9	Sí	—
No	No	No	No hay consenso	No	—
No	Sí	Sí	6	No	—
No	Sí	Sí	9	Sí	—
No	Sí	Sí	7	Sí	—
No	Sí	Sí	9	Sí	98
No	Sí	Sí	7	Sí	—
No	Sí	Sí	1	Sí	—
No	Sí	Sí	5	No	—
Sí	Sí	Sí	9	No	90
Sí	Sí	Sí	2	No	21 ^c
No	Sí	No	1	No	—
No	Sí	Sí	10	Sí	99
No	Sí	Sí	4	No	51
No	Sí	Sí	3	Sí	100 ^d
No	Sí	Sí	No hay consenso	Sí	16 ^e
Sí	Sí	Sí	5	Sí	68 ^a
—	Sí	Sí	6	Sí	70
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
No	Sí	Sí	4	Sí	—
No	Sí	Sí	6	No	—
No	Sí	Sí	6	No	—
No	Sí	Sí	8	No	95
No	Sí	Sí	2	No	—
Sí	Sí	Sí	6	No	70
No	Sí	Sí	6	No	—

(Tabla A.6 continuación)

PAÍS/ZONA	EXISTE UNA LEY NACIONAL SOBRE USO DEL CASCO	LA LEY CONCIERNE A LOS SIGUIENTES USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO		
		Conductores	Pasajeros adultos	Pasajeros infantiles
Emiratos Árabes Unidos	Sí	Sí	Sí	Sí
Eritrea	Sí	Sí	Sí	Sí
Eslovaquia	Sí	Sí	Sí	Sí
Eslovenia	Sí	Sí	Sí	Sí
España	Sí	Sí	Sí	Sí
Estados Unidos de América	Subnacional	n/a	n/a	n/a
Estonia	Sí	Sí	Sí	Sí
Etiopía	Subnacional	n/a	n/a	n/a
Ex República Yugoslava de Macedonia	Sí	Sí	Sí	Sí
Federación de Rusia	Sí	Sí	Sí	Sí
Fiji	Sí	Sí	Sí	Sí
Filipinas	Subnacional	n/a	n/a	n/a
Finlandia	Sí	Sí	Sí	Sí
Francia	Sí	Sí	Sí	Sí
Gambia	Sí	Sí	Sí	Sí
Georgia	Sí	Sí	Sí	Sí
Ghana	Sí	Sí	Sí	Sí
Grecia	Sí	Sí	Sí	Sí
Guatemala	Sí	Sí	Sí	Sí
Guinea-Bissau	No	n/a	n/a	n/a
Guyana	Sí	Sí	Sí	Sí
Honduras	Sí	Sí	Sí	Sí
Hungría	Sí	Sí	Sí	Sí
India	Sí	Sí	Sí	Sí
Indonesia	Sí	Sí	Sí	Sí
Irán (República Islámica de)	Sí	Sí	Sí	Sí
Iraq	No	n/a	n/a	n/a
Irlanda	Sí	Sí	Sí	Sí
Islandia	Sí	Sí	Sí	Sí
Islas Cook	No	n/a	n/a	n/a
Islas Marshall	Sí	Sí	Sí	Sí
Islas Salomón	Sí	Sí	Sí	Sí
Islas Vírgenes Británicas ^a	Sí	—	—	—
Israel	Sí	Sí	Sí	Sí
Italia	Sí	Sí	Sí	Sí
Jamahiriyá Árabe Libia	Sí	Sí		
Jamaica	Sí	Sí	Sí	Sí
Japón	Sí	Sí	Sí	Sí
Jordania	Sí	Sí	Sí	Sí
Kazajstán	Sí	Sí	Sí	Sí
Kenya	No	n/a	n/a	n/a
Kirguistán	Sí	Sí	Sí	Sí
Kiribati	No	n/a	n/a	n/a
Kuwait	Sí	Sí	Sí	Sí
Lesotho	Sí	Sí	Sí	Sí
Letonia	Sí	Sí	Sí	Sí
Líbano	Sí	Sí	Sí	Sí

EXCEPCIONES A LA LEY			EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LA LEY (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)	EXISTEN NORMAS DE CALIDAD PARA LOS CASCOS	TASA NACIONAL ESTIMADA DE USO DEL CASCO (%)
Existen excepciones a la ley sobre uso del casco	La ley sobre uso del casco se aplica en todo tipo de carretera	La ley sobre uso del casco se aplica a todo tipo de vehículo motorizado			
No	Sí	Sí	8	No	—
Sí	Sí	Sí	9	No	—
No	Sí	Sí	8	Sí	—
No	Sí	No	7	Sí	—
Sí	Sí	Sí	8	Sí	98 ^a
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	58
No	Sí	Sí	9	Sí	—
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	60
No	Sí	Sí	2	No	2 ^a
Sí	Sí	Sí	6	Sí	No hay consenso
No	Sí	Sí	10	Sí	90
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	34
Sí	Sí	Sí	9	Sí	95 ^a
Sí	Sí	Sí	7	Sí	95
No	Sí	Sí	4	Sí	—
No	Sí	Sí	6	No	—
No	Sí	Sí	3	Sí	—
Sí	Sí	Sí	7	Sí	58 ^a
No	Sí	Sí	3	No	—
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
Sí	Sí	Sí	5	No	—
No	Sí	Sí	5	No	60 ^a
No	Sí	Sí	9	Sí	95
Sí	Sí	Sí	2	Sí	—
Sí	Sí	Sí	7	Sí	93 ^f
No	Sí	Sí	6	Sí	13–15
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
No	Sí	Sí	No hay consenso	—	—
No	Sí	Sí	8	No	95
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
Sí	Sí	Sí	7	No	95
No	Sí	Sí	3	Sí	100
No	Sí	Sí	3	No	—
No	Sí	Sí	9	No	95
Sí	Sí	Sí	7	Sí	60
Sí	Sí	No	7	No	—
No	Sí	Sí	3	Sí	—
No	Sí	Sí	No hay consenso	Sí	—
No	Sí	Sí	4	No	—
—	Sí	No	5	No	—
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
No	Sí	Sí	7	No	—
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
No	Sí	Sí	3	No	—
No	Sí	Sí	6	No	—
No	Sí	Sí	6	No	93 ^h
No	Sí	Sí	2	No	—

(Tabla A.6 continuación)

PAÍS/ZONA	EXISTE UNA LEY NACIONAL SOBRE USO DEL CASCO	LA LEY CONCIERNE A LOS SIGUIENTES USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO		
		Conductores	Pasajeros adultos	Pasajeros infantiles
Liberia	No ¹	Sí	Sí	Sí
Lituania	Sí	Sí	Sí	Sí
Madagascar	Sí	Sí	Sí	—
Malasia	Sí	Sí	Sí	Sí
Malawi	Sí	Sí	Sí	Sí
Maldivas	No	n/a	n/a	n/a
Malí	Sí	Sí	Sí	Sí
Malta	Sí	Sí	Sí	Sí
Marruecos	Sí	Sí	Sí	No
Mauricio	Sí	Sí	Sí	Sí
Mauritania	Sí	Sí	Sí	Sí
México	Sí	Sí	Sí	Sí
Micronesia (Estados Federados de)	Subnacional	n/a	n/a	n/a
Mongolia	Sí	Sí	Sí	Sí
Montenegro	Sí	Sí	Sí	Sí
Mozambique	Sí	Sí	Sí	Sí
Myanmar	Sí	Sí	Sí	Sí
Namibia	Sí	Sí	Sí	Sí
Nauru	No	n/a	n/a	n/a
Nepal	Sí	Sí	Sí	Sí
Nicaragua	Sí	Sí	Sí	—
Niger	Sí	Sí	Sí	Sí
Nigeria	Sí	Sí	Sí	Sí
Noruega	Sí	Sí	Sí	Sí
Nueva Zelanda	Sí	Sí	Sí	Sí
Omán	Sí	Sí	Sí	Sí
Países Bajos	Sí	Sí	Sí	Sí
Pakistán	Sí	Sí	Sí	No
Palau	Sí	Sí	Sí	Sí
Panamá	Sí	Sí	Sí	Sí
Papua Nueva Guinea	Sí	Sí	Sí	Sí
Paraguay	Subnacional	Sí	Sí	Sí
Perú	Sí	Sí	Sí	Sí
Polonia	Sí	Sí	Sí	Sí
Portugal	Sí	Sí	Sí	Sí
Puerto Rico ¹	Sí	Sí	Sí	Sí
Qatar	Sí	Sí	Sí	Sí
Reino Unido	Sí	Sí	Sí	Sí
República Árabe Siria	Sí	Sí	Sí	Sí
República Centroafricana	Sí	Sí	Sí	Sí
República Checa	Sí	Sí	Sí	Sí
República de Corea	Sí	Sí	Sí	Sí
República de Moldova	Sí	Sí	Sí	Sí
República Democrática del Congo	Sí	Sí	Sí	Sí
República Democrática Popular Lao	Sí	Sí	Sí	Sí
República Dominicana	Sí	Sí	—	—
República Unida de Tanzania	Sí	Sí	No	No

EXCEPCIONES A LA LEY			EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LA LEY (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)	EXISTEN NORMAS DE CALIDAD PARA LOS CASCOS	TASA NACIONAL ESTIMADA DE USO DEL CASCO (%)
Existen excepciones a la ley sobre uso del casco	La ley sobre uso del casco se aplica en todo tipo de carretera	La ley sobre uso del casco se aplica a todo tipo de vehículo motorizado			
No	Sí	Sí	2	No	—
No	Sí	Sí	6	No	—
No	Sí	Sí	6	Sí	—
Sí	Sí	Sí	6	Sí	90 ^a
No	Sí	Sí	7	Sí	—
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
No	Sí	No	2	Sí	—
No	Sí	Sí	9	No	—
Sí	Sí	Sí	4	Sí	67 ^a
No	Sí	Sí	9	Sí	—
No	Sí	Sí	4	No	50 ^a
No	Sí	Sí	3	Sí	—
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	100
—	Sí	Sí	3	No	—
No	Sí	Sí	6	No	—
No	Sí	Sí	7	No	—
Sí	Sí	Sí	6	Sí	60
No	Sí	Sí	8	Sí	—
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
No	Sí	Sí	9	No	—
No	Sí	No	3	No	—
No	Sí	Sí	1	No	—
Sí	Sí	Sí	2	Sí	<5
No	Sí	Sí	9	Sí	100
Sí	Sí	Sí	9	Sí	—
No	Sí	Sí	7	No	—
Sí	Sí	No	No hay consenso	Sí	92 ^a
Sí	Sí	Sí	4	No	—
Sí	Sí	Sí	8	Sí	—
No	Sí	Sí	9	No	—
No	Sí	Sí	7	Sí	—
No	Sí	Sí	5	No	—
No	Sí	Sí	1	Sí	—
Sí	Sí	Sí	8	Sí	—
No	Sí	Sí	9	Sí	—
No	Sí	Sí	—	Sí	—
No	Sí	Sí	5	No	90
Sí	Sí	Sí	—	Sí	98
No	Sí	Sí	4	No	—
Sí	Sí	No	3	Sí	—
No	Sí	Sí	9	Sí	97 ^a
No	Sí	Sí	7	Sí	85
No	Sí	No	1	No	—
No	Sí	Sí	7	No	—
Sí	Sí	Sí	6	No	77 ^a
No	Sí	Sí	2	Sí	—
Sí	Sí	No	4	No	—

(Tabla A.6 continuación)

PAÍS/ZONA	EXISTE UNA LEY NACIONAL SOBRE USO DEL CASCO	LA LEY CONCIERNE A LOS SIGUIENTES USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO		
		Conductores	Pasajeros adultos	Pasajeros infantiles
Ribera Occidental y Faja de Gaza ^a	Sí	Sí	Sí	Sí
Rumanía	Sí	Sí	Sí	Sí
Rwanda	No	n/a	n/a	n/a
Samoa	Sí	Sí	Sí	Sí
San Marino	Sí	Sí	Sí	Sí
San Vicente y las Granadinas	Sí	Sí	Sí	Sí
Santa Lucía	Sí	Sí	Sí	Sí
Santo Tomé y Príncipe	Sí	Sí	Sí	Sí
Senegal	Sí	Sí	Sí	Sí
Serbia	Sí	Sí	Sí	Sí
Seychelles	Sí	Sí	Sí	Sí
Sierra Leona	Sí	Sí	Sí	No
Singapur	Sí	Sí	Sí	Sí
Sri Lanka	Sí	Sí	Sí	Sí
Sudáfrica	Sí	Sí	Sí	Sí
Sudán	Sí	Sí	Sí	Sí
Suecia	Sí	Sí	Sí	Sí
Suiza	Sí	Sí	Sí	Sí
Suriname	Sí	Sí	Sí	Sí
Swazilandia	Sí	Sí	Sí	Sí
Tailandia	Sí	Sí	Sí	Sí
Tayikistán	Sí	Sí	Sí	Sí
Timor-Leste	Sí	Sí	Sí	Sí
Togo	No ^b	Sí	Sí	Sí
Tonga	Sí	Sí	Sí	Sí
Trinidad y Tabago	Sí	Sí	Sí	Sí
Túnez	Sí	Sí	Sí	Sí
Turkmenistán	Sí	Sí	Sí	Sí
Turquía	Sí	Sí	Sí	Sí
Tuvalu	No	n/a	n/a	n/a
Ucrania	No	n/a	n/a	n/a
Uganda	Sí	Sí	Sí	Sí
Uruguay	Sí	Sí	Sí	Sí
Uzbekistán	Sí	Sí	Sí	Sí
Vanuatu	Sí	Sí	Sí	Sí
Venezuela (República Bolivariana de)	Sí	Sí	Sí	Sí
Viet Nam	Sí	Sí	Sí	Sí
Yemen	No	n/a	n/a	n/a
Zambia	Sí	Sí	Sí	Sí
Zimbabwe	Sí	Sí	Sí	Sí

^a Sólo conductores.^b Ley laxa o no aplicada.^c Sólo Phnom Penh.^d Sólo la zona metropolitana.^e Sólo la provincia de Guangxi.^f Encuesta realizada en 10 provincias y 31 ciudades.^g Zonas no miembro de la OMS.^h Sólo Riga.ⁱ No hay ley, pero la reglamentación se aplica.^j Miembro Asociado de la OMS.^k Sólo Montevideo.

— Datos no disponibles.

n/a No aplica.

EXCEPCIONES A LA LEY			EFICACIA EN LA APLICACIÓN GENERAL DE LA LEY (CONSENSO ENTRE INFORMANTES) (ESCALA DE 0 A 10)	EXISTEN NORMAS DE CALIDAD PARA LOS CASCOS	TASA NACIONAL ESTIMADA DE USO DEL CASCO (%)
Existen excepciones a la ley sobre uso del casco	La ley sobre uso del casco se aplica en todo tipo de carretera	La ley sobre uso del casco se aplica a todo tipo de vehículo motorizado			
Sí	No	No	3	No	—
No	Sí	Sí	6	Sí	90 ^a
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
No	Sí	Sí	6	No	—
No	Sí	Sí	9	Sí	—
No	Sí	Sí	9	Sí	—
No	Sí	Sí	8		—
No	Sí	Sí	—	No	—
No	Sí	Sí	5	No	—
No	Sí	Sí	3	No	—
No	Sí	Sí	9	No	95
Sí	Sí	Sí	6	Sí	—
Sí	Sí	Sí	9	Sí	56
Sí	Sí	No	7	Sí	—
Sí	Sí	Sí	6	Sí	95 ^a
No	Sí	Sí	7	Sí	—
Sí	Sí	Sí	1	Sí	95
Sí	Sí	Sí	9	Sí	100
No	No	Sí	7	No	90
No	Sí	Sí	5	No	80
Sí	Sí	Sí	4	Sí	27
No	Sí	No	6	No	—
No	Sí	Sí	5	No	70 ^a
No	Sí	Sí	2	No	1
No	Sí	Sí	7	No	—
No	Sí	Sí	9	Sí	—
No	Sí	Sí	5	Sí	—
No	Sí	No	8	No	—
No	Sí	Sí	5	Sí	12 ^a
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	0
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
No	Sí	Sí	3	No	—
No	Sí	Sí	5	No	50 ^k
No	Sí	Sí	9	No	—
No	Sí	Sí	8	No	—
No	Sí	Sí	6	Sí	55
Sí	Sí	Sí	7	Sí	85
n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	—
No	Sí	Sí	10	No	100
No	Sí	Sí	9	—	—

Tabla A.7: Gestión de la seguridad vial y estrategias y políticas conexas, por países/zonas

PAÍS/ZONA	ORGANISMO RECTOR			ESTRATEGIAS		
	Existe un organismo rector	Categoría del organismo rector	El organismo rector está financiado	Existe una estrategia nacional sobre seguridad vial	La estrategia incluye objetivos nacionales mensurables	La estrategia está financiada
Afganistán	Sí	Gubernamental	Sí	No	n/a	n/a
Albania	Sí	Interministerial	No	No	n/a	n/a
Alemania	Sí	—	Sí	Sí	No	Sí
Angola	Sí	Gubernamental	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Arabia Saudita	Sí	Interministerial	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Argentina	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	No
Armenia	Sí	Otra	Sí	No	—	—
Australia	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Austria	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	No
Azerbaiyán	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Bahamas	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Bahrein	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Bangladesh	Sí	Interministerial	No	Sí	Sí	No
Barbados	No	n/a	n/a	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Belarús	Sí	Interministerial	No	Sí	Sí	Sí
Bélgica	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Belize	Sí	Interministerial	No	Sí	Sí	No
Benin	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Bhután	Sí	Gubernamental	Sí	No	n/a	n/a
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Sí	Interministerial	No	Sí	Sí	No
Bosnia y Herzegovina	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Botswana	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
BraSíl	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Brunei Darussalam	Sí	Gubernamental	—	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Bulgaria	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Burkina Faso	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Burundi	No	n/a	n/a	No	—	—
Cabo Verde	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	No	Sí
Camboya	Sí	Interministerial	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Camerún	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	No	Sí
Canadá	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Chad	Sí	Interministerial	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Chile	Sí	Interministerial	Sí	Sí	No	Sí
China	Sí	Interministerial	Sí	Sí	No	Sí
Chipre	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Colombia	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Comoras	Sí	Gubernamental	Sí	No	—	—
Congo	Sí	Gubernamental	Sí	No	—	—
Costa Rica	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Croacia	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Cuba	Sí	Interministerial	No	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Ecuador	Sí	Gubernamental	Sí	—	—	—
Egipto	Sí	Interministerial	Sí	Sí	No	No
El Salvador	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	No	No

POLÍTICAS		AUDITORÍAS		PRUEBAS DE CONDUCCIÓN			EXISTE UN RÉGIMEN OBLIGATORIO DE SEGURO DE ACCIDENTES
Existen políticas para promover el desplazamiento a pie y en bicicleta	Existen políticas para promover la inversión en el transporte público	Se realizan auditorías oficiales sobre las nuevas vías de tránsito	Se realizan auditorías periódicas sobre las vías de tránsito existentes	Escritas	Prácticas	Médicas	
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
No	Sí	Sí	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	—	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	No	No	Sí	Sí	—	No
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí
No	—	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	—	—	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	No
No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Subnacional	Subnacional	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	Sí	No	No hay consenso	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Sí	No	No	No	Sí	Sí	Sí	No
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí

(Tabla A.7 continuación)

PAÍS/ZONA	ORGANISMO RECTOR			ESTRATEGIAS		
	Existe un organismo rector	Categoría del organismo rector	El organismo rector está financiado	Existe una estrategia nacional sobre seguridad vial	La estrategia incluye objetivos nacionales mensurables	La estrategia está financiada
Emiratos Árabes Unidos	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Eritrea	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Eslovaquia	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Eslovenia	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
España	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Estados Unidos de América	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Estonia	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Etiopía	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Ex República Yugoslava de Macedonia	Sí	Otra	Sí	No	—	—
Federación de Rusia	Sí	Interministerial	No	Sí	Sí	Sí
Fiji	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Filipinas	Sí	Gubernamental	No	Sí	Sí	Sí
Finlandia	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Francia	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Gambia	Sí	Otra	Sí	No	—	—
Georgia	Sí	Otra	—	Sí	Sí	Sí
Ghana	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Grecia	No	n/a	n/a	Sí	Sí	No
Guatemala	Sí	Gubernamental	Sí	Subnacional	n/a	n/a
Guinea-Bissau	No	n/a	n/a	No	—	—
Guyana	Sí	Otra	Sí	No	—	—
Honduras	Sí	Interministerial	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Hungría	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
India	Sí	Gubernamental	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Indonesia	Sí	Otra	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Irán (República Islámica de)	Sí	Otra	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Iraq	Sí	Gubernamental	No	Subnacional	—	—
Irlanda	Sí	Otra	Sí	Sí	Sí	—
Islandia	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Islas Cook	Sí	Gubernamental	Sí	No	n/a	n/a
Islas Marshall	Sí	Gubernamental	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Islas Salomón	Sí	Gubernamental	—	—	—	—
Islas Vírgenes Británicas ^b	No	n/a	n/a	Subnacional	n/a	n/a
Israel	Sí	Otra	Sí	Sí	Sí	Sí
Italia	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Jamahiriyá Árabe Líbia	No	n/a	n/a	No	—	—
Jamaica	Sí	Otra	Sí	Sí	Sí	Sí
Japón	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Jordania	Sí	Interministerial	No	Sí ^a	n/a	n/a
Kazajstán	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	No	Sí
Kenya	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Kirguistán	Sí	Interministerial	No	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Kiribati	Sí	Gubernamental	No	Sí	Sí	No
Kuwait	No	n/a	n/a	No	—	—
Lesotho	Sí	Gubernamental	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Letonia	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Líbano	No	n/a	n/a	Sí ^a	n/a	n/a

POLÍTICAS		AUDITORÍAS		PRUEBAS DE CONDUCCIÓN			EXISTE UN RÉGIMEN OBLIGATORIO DE SEGURO DE ACCIDENTES
Existen políticas para promover el desplazamiento a pie y en bicicleta	Existen políticas para promover la inversión en el transporte público	Se realizan auditorías oficiales sobre las nuevas vías de tránsito	Se realizan auditorías periódicas sobre las vías de tránsito existentes	Escritas	Prácticas	Médicas	
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	—	No
Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Subnacional	Sí	Sí	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	—	Sí	—	Sí
No	Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
No	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí
Sí	Sí	Sí	—	Sí	Sí	—	Sí
No	Subnacional	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
Sí	Subnacional	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí
Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Subnacional	Sí	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	No
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	No	Sí	No	—	Sí	—	Sí
No	No	—	—	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Subnacional	No	No	—	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No hay consenso	Sí	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí
No	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
No	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	—	Sí	Sí	Sí	—	No
Subnacional	Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	No	Sí	Sí	—	Sí

(Tabla A.7 continuación)

PAÍS/ZONA	ORGANISMO RECTOR			ESTRATEGIAS		
	Existe un organismo rector	Categoría del organismo rector	El organismo rector está financiado	Existe una estrategia nacional sobre seguridad vial	La estrategia incluye objetivos nacionales mensurables	La estrategia está financiada
Liberia	No	n/a	n/a	No	—	—
Lituania	Sí	Interministerial	No	Sí	Sí	Sí
Madagascar	No	n/a	n/a	Sí	Sí	No
Malasia	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Malawi	Sí	Gubernamental	Sí	No	—	—
Maldivas	Sí	Gubernamental	No	Sí	Sí	Sí
Malí	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Malta	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Marruecos	Sí	Interministerial	No	Sí	Sí	Sí
Mauricio	Sí	Gubernamental	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Mauritania	Sí	Gubernamental	Sí	No	n/a	n/a
México	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Micronesia (Estados Federados de)	No	n/a	n/a	Subnacional	No	No
Mongolia	Sí	Otra	Sí	Sí	Sí	Sí
Montenegro	No	n/a	n/a	No	n/a	n/a
Mozambique	Sí	Gubernamental	Sí	No	n/a	n/a
Myanmar	Sí	Interministerial	No	Sí	Sí	Sí
Namibia	Sí	Gubernamental	Sí	No	n/a	n/a
Nauru	Sí	—	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Nepal	Sí	Gubernamental	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Nicaragua	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Niger	Sí	Interministerial	No	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Nigeria	Sí	Otra	No	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Noruega	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Nueva Zelanda	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Omán	Sí	Interministerial	Sí	No	n/a	n/a
Países Bajos	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Pakistán	Sí	Gubernamental	No	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Palau	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	No
Panamá	Sí	Gubernamental	Sí	—	—	—
Papua Nueva Guinea	Sí	Gubernamental	No	Subnacional	n/a	n/a
Paraguay	No	n/a	n/a	No	n/a	n/a
Perú	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	No
Polonia	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Portugal	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Puerto Rico ^d	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Qatar	No	n/a	n/a	No	n/a	n/a
Reino Unido	No	n/a	n/a	Sí	Sí	Sí
República Árabe Siria	Sí	Interministerial	No	Múltiples estrategias	n/a	n/a
República Centroafricana	Sí	Gubernamental	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
República Checa	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	No
República de Corea	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
República de Moldova	Sí	Interministerial	No	Sí	Sí	Sí
República Democrática del Congo	Sí	Gubernamental	Sí	No	—	—
República Democrática Popular Lao	Sí	Gubernamental	No	Sí	Sí	No
República Dominicana	No	n/a	n/a	No	—	—
República Unida de Tanzania	Sí	Interministerial	No	Sí ^a	n/a	n/a

POLÍTICAS		AUDITORÍAS		PRUEBAS DE CONDUCCIÓN			EXISTE UN RÉGIMEN OBLIGATORIO DE SEGURO DE ACCIDENTES
Existen políticas para promover el desplazamiento a pie y en bicicleta	Existen políticas para promover la inversión en el transporte público	Se realizan auditorías oficiales sobre las nuevas vías de tránsito	Se realizan auditorías periódicas sobre las vías de tránsito existentes	Escritas	Prácticas	Médicas	
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	No
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Subnacional	No	Sí	Sí	Sí	—	No
No	No	Sí	No	Sí	Sí	—	No
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	No
Sí	No	No	No	—	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
—	—	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Subnacional	No	No	Sí	Sí	Sí	No
No	Subnacional	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí
Sí	Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Subnacional	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí

(Tabla A.7 continuación)

PAÍS/ZONA	ORGANISMO RECTOR			ESTRATEGIAS		
	Existe un organismo rector	Categoría del organismo rector	El organismo rector está financiado	Existe una estrategia nacional sobre seguridad vial	La estrategia incluye objetivos nacionales mensurables	La estrategia está financiada
Ribera Occidental y Faja de Gaza ^b	No	n/a	n/a	Subnacional	n/a	n/a
Rumanía	Sí	Interministerial	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Rwanda	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Samoa	Sí	Interministerial	Sí	Sí	No	No
San Marino	Sí	Interministerial	No	Múltiples estrategias	n/a	n/a
San Vicente y las Granadinas	Sí	Gubernamental	Sí	No	n/a	n/a
Santa Lucía	Sí	Gubernamental	No	No	n/a	n/a
Santo Tomé y Príncipe	Sí	Gubernamental	Sí	No	n/a	n/a
Senegal	Sí	Gubernamental	Sí	No	n/a	n/a
Serbia	No	n/a	n/a	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Seychelles	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Sierra Leona	Sí	Otra	Sí	No	—	—
Singapur	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Sri Lanka	Sí	Gubernamental	No	Sí ^a	n/a	n/a
Sudáfrica	Sí	Otra	Sí	Sí	Sí	Sí
Sudán	No	n/a	n/a	Subnacional	n/a	n/a
Suecia	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Suiza	Sí	Gubernamental	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Suriname	No	n/a	n/a	No	—	—
Swazilandia	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	No	Sí
Tailandia	Sí	Interministerial	Sí	Sí	Sí	Sí
Tayikistán	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Timor-Leste	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Togo	No	n/a	n/a	No	n/a	n/a
Tonga	Sí	Gubernamental	Sí	No	n/a	n/a
Trinidad y Tabago	—	—	—	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Túnez	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	Sí
Turkmenistán	No	n/a	n/a	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Turquía	Sí	Interministerial	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Tuvalu	No	n/a	n/a	Sí	No	No
Ucrania	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Uganda	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Uruguay	Sí	Otra	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Uzbekistán	Sí	Gubernamental	Sí	Sí	Sí	—
Vanuatu	No	n/a	n/a	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Venezuela (República Bolivariana de)	Sí	Gubernamental	Sí	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Viet Nam	Sí	Gubernamental	Sí	Sí ^a	n/a	n/a
Yemen	Sí	Interministerial	No	Múltiples estrategias	n/a	n/a
Zambia	Sí	Otra	Sí	Sí	Sí	Sí
Zimbabwe	Sí	Gubernamental	No	Múltiples estrategias	n/a	n/a

^a No respaldado oficialmente por el gobierno.^b Zonas no miembro de la OMS.^c Requerido en algunos Estados.^d Miembro Asociado de la OMS.

— Datos no disponibles.

n/a No aplica.

POLÍTICAS		AUDITORÍAS		PRUEBAS DE CONDUCCIÓN			EXISTE UN RÉGIMEN OBLIGATORIO DE SEGURO DE ACCIDENTES
Existen políticas para promover el desplazamiento a pie y en bicicleta	Existen políticas para promover la inversión en el transporte público	Se realizan auditorías oficiales sobre las nuevas vías de tránsito	Se realizan auditorías periódicas sobre las vías de tránsito existentes	Escritas	Prácticas	Médicas	
No	No	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	—	No
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
Subnacional	Sí	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	No
No	No	No	No	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
—	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
Subnacional	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	No	Sí	Sí	—	No
No	Subnacional	Sí	No	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No
—	—	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	No	Sí	Sí	Sí	—	Sí
—	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí
No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	—	Sí

Tabla A.8: Sistemas de atención prehospitalaria, por países/zonas

PAÍS/ZONA	SISTEMA FORMAL DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA	NÚMERO TELEFÓNICO DE ACCESO UNIVERSAL		TNÚMERO(S) DE TELÉFONO
		Nacional	Regional	
Afganistán	No	n/a	n/a	—
Albania	Sí	No	Sí	2253364
Alemania	Sí	Sí	Sí	112
Angola	No	n/a	n/a	—
Arabia Saudita	Sí	Sí	—	997
Argentina	Sí	No	Sí	—
Armenia	Sí	Sí	—	103
Australia	Sí	Sí	—	000
Austria	Sí	Sí	—	144
Azerbaiyán	Sí	Sí	Sí	103
Bahamas	—	—	—	—
Bahrein	Sí	Sí	—	999
Bangladesh	No	n/a	n/a	—
Barbados	Sí	Sí	—	511
Belarús	Sí	Sí	—	103
Bélgica	Sí	Sí	—	100
Belice	Sí	Sí	—	911
Benin	No	n/a	n/a	—
Bhután	No	Sí*	n/a	112
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Sí	Sí	—	110
Bosnia y Herzegovina	Sí	Sí	Sí	124
Botswana	Sí	Sí	—	997
Brasil	Sí	Sí	—	192
Brunei Darussalam	Sí	Sí	—	—
Bulgaria	Sí	Sí	—	150
Burkina Faso	Sí	Sí	—	18
Burundi	No	n/a	n/a	—
Cabo Verde	No	n/a	n/a	—
Camboya	Sí	Sí	—	119
Camerún	Sí	Sí	—	19, 119
Canadá	Sí	Sí	Sí	911
Chad	No	n/a	n/a	—
Chile	Sí	Sí	—	131
China	Sí	Sí	—	120
Chipre	Sí	Sí	Sí	199, 112
Colombia	Sí	—	—	—
Comoras	No	n/a	n/a	—
Congo	No	n/a	n/a	—
Costa Rica	Sí	Sí	—	911
Croacia	Sí	Sí	—	112
Cuba	Sí	Sí	Sí	106
Ecuador	No	n/a	n/a	—
Egipto	Sí	Sí	—	123
El Salvador	No	n/a	n/a	—
Emiratos Árabes Unidos	Sí	Sí	—	999
Eritrea	No	n/a	n/a	—

PAÍS/ZONA	SISTEMA FORMAL DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA	NÚMERO TELEFÓNICO DE ACCESO UNIVERSAL		TNÚMERO(S) DE TELÉFONO
		Nacional	Regional	
Eslovaquia	Sí	Sí	Sí	112
Eslovenia	Sí	Sí	—	112
España	Sí	Sí	—	112
Estados Unidos de América	Sí	Sí	—	911
Estonia	Sí	Sí	—	112
Etiopía	No	n/a	n/a	—
Ex República Yugoslava de Macedonia	Sí	Sí	—	194
Federación de Rusia	Sí	Sí	—	03
Fiji	Sí	Sí	—	000
Filipinas	Sí	No	Sí	—
Finlandia	Sí	Sí	—	112
Francia	Sí	Sí	—	112
Gambia	Sí	Sí	—	116
Georgia	Sí	Sí	—	03
Ghana	Sí	Sí	—	193
Grecia	Sí	Sí	—	166
Guatemala	No	n/a	n/a	—
Guinea-Bissau	Sí	Sí	—	118
Guyana	Sí	No	Sí	913
Honduras	Sí	No	—	—
Hungría	Sí	Sí	—	112
India	Sí	Sí	Sí	102
Indonesia	Sí	Sí	—	118
Irán (República Islámica de)	Sí	Sí	—	115
Iraq	Sí	Sí	—	122
Irlanda	Sí	Sí	—	999, 112
Islandia	Sí	Sí	—	112
Islas Cook	No	n/a	n/a	—
Islas Marshall	Sí	Sí	—	6258444
Islas Salomón	No	n/a	n/a	n/a
Islas Vírgenes Británicas ^b	Sí	Sí	—	911
Israel	Sí	Sí	—	101
Italia	Sí	Sí	—	118
Jamahiriyá Árabe Libia	Sí	No	Sí	151, 191, 193
Jamaica	No	n/a	n/a	—
Japón	Sí	Sí	—	119
Jordania	Sí	Sí	—	199
Kazajstán	Sí	Sí	—	03
Kenya	No	n/a	—	—
Kirguistán	Sí	Sí	—	103
Kiribati	Sí	Sí	—	28100
Kuwait	Sí	Sí	—	777
Lesotho	No	n/a	n/a	—
Letonia	Sí	Sí	—	112
Líbano	No	n/a	—	—
Liberia	No	n/a	n/a	—

(Tabla A.8 continuación)

PAÍS/ZONA	SISTEMA FORMAL DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA	NÚMERO TELEFÓNICO DE ACCESO UNIVERSAL		TNÚMERO(S) DE TELÉFONO
		Nacional	Regional	
Lituania	Sí	Sí	—	112
Madagascar	No	n/a	n/a	—
Malasia	Sí	Sí	—	999
Malawi	No	n/a	n/a	—
Maldivas	No	n/a	n/a	—
Malí	Sí	Sí	—	18, 112
Malta	Sí	Sí	—	112
Marruecos	Sí	Sí	—	115
Mauricio	Sí	Sí	—	114
Mauritania	No	n/a	n/a	—
México	Sí	No	Sí	066
Micronesia (Estados Federados de)	No	n/a	n/a	—
Mongolia	Sí	Sí	Sí	103
Montenegro	Sí	Sí	—	124
Mozambique	No	n/a	n/a	—
Myanmar	Sí	No	Sí	01500005
Namibia	Sí	Sí	Sí	2033282, 10111
Nauru	Sí	Sí	—	4443883
Nepal	No	n/a	n/a	—
Nicaragua	Sí	Sí	Sí	128, 115
Niger	Sí	Sí	—	18, 17
Nigeria	Sí	No	Sí	—
Noruega	Sí	Sí	—	113
Nueva Zelanda	Sí	Sí	—	111
Omán	Sí	Sí	—	9999
Países Bajos	Sí	Sí	—	112
Pakistán	Sí	Sí	—	15
Palau	Sí	Sí	—	911
Panamá	Sí	No	Sí	—
Papua Nueva Guinea	Sí	Sí	—	111
Paraguay	Sí	No	Sí	206206, 911, 132
Perú	No	n/a	n/a	—
Polonia	Sí	Sí	—	112
Portugal	Sí	Sí	—	112
Puerto Rico ^c	Sí	Sí	—	911
Qatar	Sí	Sí	—	999
Reino Unido	Sí	Sí	—	999
República Árabe Siria	Sí	Sí	—	110
República Centroafricana	No	n/a	n/a	—
República Checa	Sí	Sí	—	112, 155
República de Corea	Sí	Sí	—	119
República de Moldova	Sí	Sí	—	903
República Democrática del Congo	No	n/a	n/a	—
República Democrática Popular Lao	No	n/a	n/a	—
República Dominicana	Sí	Sí	—	911
República Unida de Tanzania	No	n/a	n/a	n/a
Ribera Occidental y Faja de Gaza ^b	Sí	Sí	—	101

PAÍS/ZONA	SISTEMA FORMAL DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA	NÚMERO TELEFÓNICO DE ACCESO UNIVERSAL		TNÚMERO(S) DE TELÉFONO
		Nacional	Regional	
Rumanía	Sí	Sí	—	112
Rwanda	No	n/a	n/a	n/a
Samoa	Sí	Sí	—	996, 995
San Marino	Sí	Sí	—	118
San Vicente y las Granadinas	No	n/a	n/a	n/a
Santa Lucía	Sí	Sí	—	911
Santo Tomé y Príncipe	No	n/a	n/a	n/a
Senegal	Sí	Sí	—	1515, 1516, 1517, 1518
Serbia	Sí	Sí	Sí	94
Seychelles	Sí	Sí	—	—
Sierra Leona	No	n/a	n/a	n/a
Singapur	Sí	Sí	—	995
Sri Lanka	No ^d	No	Sí	110
Sudáfrica	Sí	Sí	—	10177, 112
Sudán	No	n/a	n/a	n/a
Suecia	Sí	Sí	—	112
Suiza	Sí	Sí	—	144
Suriname	Sí	Sí	—	113
Swazilandia	Sí	Sí	—	933
Tailandia	Sí	Sí	—	1669
Tayikistán	Sí	Sí	—	03
Timor-Leste	Sí	Sí	—	110
Togo	Sí	Sí	—	17, 18
Tonga	No	n/a	n/a	n/a
Trinidad y Tabago	Sí	Sí	—	811
Túnez	Sí	Sí	—	198
Turkmenistán	Sí	Sí	—	03
Turquía	Sí	Sí	—	112
Tuvalu	Sí	Sí	—	911
Ucrania	Sí	Sí	—	03
Uganda	No	n/a	n/a	n/a
Uruguay	No	n/a	Sí	n/a
Uzbekistán	Sí	Sí	—	03
Vanuatu	Sí	Sí	—	112
Venezuela (República Bolivariana de)	Sí	Sí	—	171
Viet Nam	Sí	Sí	—	115
Yemen	Sí	Sí	Sí	195
Zambia	Sí	Sí	—	991
Zimbabwe	Sí	Sí	—	991

^a Sólo servicio gratuito de ambulancia.

^b Zonas no miembro de la OMS.

^c Estado Miembro Asociado de la OMS.

^d Algunas grandes ciudades tienen un sistema de atención prehospitalaria.

— Datos no disponibles.

n/a No aplica.