

Declaração de Brasília

Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados Brasília, 18-19 de novembro de 2015

PP1. Nós, Ministros e Chefes de Delegação, reunidos em Brasília, Brasil, em 18 e 19 de novembro de 2015, para a Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, em coordenação com representantes de organizações internacionais, regionais e sub-regionais; organizações não governamentais; instituições acadêmicas; e o setor privado, incluindo doadores filantrópicos e corporativos;

PP2. *Reconhecendo* a liderança do Governo da República Federativa do Brasil para a preparação e a realização da Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito e a liderança dos Governos da Federação Russa e do Sultanato de Omã no processo de adoção das resoluções da Assembleia Geral das Nações Unidas relacionadas ao tema;

PP3. *Preocupados* com o fato de que, de acordo com o Relatório sobre a Situação Global da Segurança no Trânsito 2015 da Organização Mundial da Saúde (OMS), o trânsito continua a representar uma grande questão de desenvolvimento, um problema de saúde pública e uma das principais causas de mortes e lesões em todo o mundo, pois mata mais de 1,25 milhão de pessoas e lesiona até 50 milhões de pessoas por ano, e que mais de 90% das vítimas são de países em desenvolvimento;¹

PP4. *Destacando* o importante papel da saúde pública para a redução das mortes e lesões no trânsito e para a melhoria dos resultados na área da saúde, assim como o papel dos sistemas de saúde, inclusive por meio da cobertura universal de saúde;

PP5. *Também preocupados* com o fato de que, em todo o mundo, as lesões e as mortes no trânsito são a principal causa de morte de crianças e jovens de 15 a 29 anos, e que mais de 2/3 das vítimas são do sexo masculino;²

PP6. *Reconhecendo* que o sofrimento humano, combinado com custos globais estimados em US\$ 1,850 trilhão³ ao ano, torna a redução das mortes e das lesões no trânsito prioridade urgente para o desenvolvimento, e que o investimento em segurança no trânsito tem impactos positivos na saúde pública e na economia;

PP7. *Recordando* as recomendações da "Declaração de Moscou", adotadas na Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança no Trânsito em 2009;

PP8. *Convencidos* de que a cooperação internacional e a ação nacional multissetoriais apropriadas são necessárias para alcançar os objetivos de "estabilizar e então reduzir a

¹ OMS, Relatório sobre a Situação Global da Segurança no Trânsito 2015.

² OMS, Relatório sobre a Situação Global da Segurança no Trânsito 2015.

³ IRAP, "O Custo Global de Acidentes de Trânsito", 2013.

projeção global de mortes no trânsito" da Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020;

PP9. *Saudando* a inclusão de uma meta no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 3 da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável de “até 2020, reduzir pela metade o número de mortes e lesões causadas pelo trânsito em todo o mundo” e *afirmando* nossa vontade de intensificar a ação nacional e a cooperação internacional com vistas a atingir essa meta;

PP10. *Reconhecendo* a necessidade de os países criarem ou melhorarem e fortalecerem arranjos para o monitoramento de lesões graves causadas pelo trânsito para facilitar a ação para atingir, até 2020, a meta de reduzir pela metade o número de mortes e lesões causadas por acidentes de trânsito em todo o mundo;

PP11. *Saudando* também a inclusão da meta no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 de “proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança no trânsito, notadamente por meio da expansão do transporte público, com atenção especial às necessidades daqueles em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas com deficiências e pessoas idosas” até 2030, como parte integral da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável;

PP12. *Observando* que a maioria expressiva das mortes e lesões no trânsito é previsível e evitável, e que, na metade da Década de Ação, há muito a ser feito, apesar dos progressos e melhorias em vários países, incluindo países em desenvolvimento;

PP13. *Reconhecendo* que é inapropriado e insuficiente focar somente nos usuários das vias como causantes de acidentes de trânsito, já que estes resultam de múltiplas causas, muitas delas ligadas a determinantes sociais e a fatores de risco;

PP14. *Saudando* o reconhecimento, pela Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável de 2012 (Rio+20), de que melhorar a segurança no trânsito pode contribuir para o alcance de objetivos de desenvolvimento internacional mais amplos, e que o transporte e a mobilidade são questões centrais para o desenvolvimento sustentável;

PP15. *Reafirmando* que os governos têm responsabilidade primária de prover condições básicas e serviços para garantir a segurança no trânsito;

PP16. *Reconhecendo*, no entanto, que é responsabilidade compartilhada buscar um mundo livre de mortes e lesões graves no trânsito, e que lidar com a segurança no trânsito exige colaboração entre múltiplos atores;

PP17. *Tendo em conta* a importante contribuição da segurança passiva para o progresso alcançado na prevenção de mortes e lesões de trânsito, e *encorajando* as indústrias de equipamentos de segurança e de veículos a aprofundarem ainda mais seus esforços para aumentar os níveis de segurança passiva em nível mundial;

PP18. *Tendo em conta* que mortes e lesões no trânsito são também uma questão de equidade social, já que as pessoas pobres e vulneráveis são, com maior frequência, também usuários vulneráveis das vias (pedestres, ciclistas, motoristas de veículos motorizados de duas e/ou três rodas e passageiros de transporte público inseguro), os quais são desproporcionalmente afetados e expostos a riscos e lesões e mortes no trânsito, que podem levar a um ciclo de pobreza exacerbada pela perda de renda, e *recordando* que o objetivo das políticas de segurança no trânsito deve ser o de assegurar proteção para todos os usuários das vias;

PP19. *Reconhecendo* que a segurança no trânsito requer abordar questões amplas de acesso equitativo à mobilidade, e que a promoção de modos de transporte sustentável, em particular, transporte público e deslocamentos a pé e de bicicleta seguros, é elemento essencial para a promoção da segurança no trânsito;

PP20. *Salientando* a importância de dar a devida atenção aos temas de mobilidade urbana sustentável e reforço da acessibilidade aos destinos, atividades, serviços e bens na elaboração da Nova Agenda Urbana, a ser adotada na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Urbano Sustentável e Habitação (Habitat III), que será realizada em Quito, Equador, em outubro de 2016;

PP21. *Reafirmando* o papel e a importância dos instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança no trânsito, como as Convenções sobre Trânsito Viário de 1949 e de 1968; a Convenção sobre a Sinalização Viária de 1968; os acordos de regulação de veículos de 1958 e 1998; o Acordo sobre Inspeção Técnica de Veículos de 1997; e o Acordo sobre Transporte de Mercadorias Perigosas de 1957;

PP22. *Congratulando* os Estados que adotaram legislação abrangente sobre os principais fatores de risco, que incluem o não-uso de cintos de segurança, de dispositivos de retenção para o transporte de crianças e de capacetes; a direção sob influência de álcool; o excesso de velocidade; e *chamando a atenção* para outros fatores de risco, como condições médicas e medicamentos que afetam a direção segura; fadiga; uso de narcóticos, drogas psicotrópicas e substâncias psicoativas; telefones celulares e outros aparelhos eletrônicos e de mensagens de texto;

PP23. *Considerando* a importância crucial de ações de fiscalização da legislação de trânsito, apoiadas em práticas inteligentes de monitoramento de risco, e o papel de campanhas de sensibilização para prevenir e minimizar as lesões e danos causados pelo trânsito;

PP24. *Reconhecendo* o compromisso dos Estados e da sociedade civil com a segurança no trânsito, por meio da celebração do Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito e das Semanas de Segurança no Trânsito das Nações Unidas;

PP25. *Reconhecendo* os avanços realizados por alguns países na promoção do acesso universal à saúde e ao cuidado integral pré-hospitalar, hospitalar, pós-hospitalar e na reintegração das vítimas do trânsito, incluindo o fortalecimento da gestão de eventos com elevado número de vítimas;

PP26. *Reconhecendo* o trabalho do sistema das Nações Unidas, em particular a liderança da OMS em seu papel de coordenação, atuando em estreita cooperação com as comissões regionais das Nações Unidas, em especial a Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), no estabelecimento de um Plano Global para a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020; o compromisso do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat), do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), do Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) e da Organização Internacional do Trabalho (OIT), entre outras agências, para apoiar esses esforços, bem como do Banco Mundial e de bancos regionais de desenvolvimento para a implementação de projetos e de programas de segurança no trânsito, em especial em países em desenvolvimento;

PP26. *Enfatizando* o papel da Colaboração das Nações Unidas para a Segurança no Trânsito como mecanismo consultivo para facilitar a cooperação internacional sobre o tema;

PP28. *Saudando* o estabelecimento do Grupo Consultivo de Alto-Nível sobre Transporte Sustentável e considerando a designação do Enviado Especial do Secretário Geral das Nações Unidas para Segurança no Trânsito como ferramentas eficientes para apoiar ações internacionais para reduzir o número de mortes e lesões relacionadas ao trânsito em todo o mundo;

PP29. *Convidando* os Governos e todos os atores interessados relevantes a colaborar com o Grupo Consultivo de Alto-Nível sobre Transporte Sustentável e a dar a devida atenção a suas recomendações relacionadas à segurança no trânsito;

PP30. *Tendo em conta* a importância de fortalecer capacidades e continuar ações de cooperação internacional, incluindo a promoção da cooperação Sul-Sul e triangular, inclusive entre países que compartilham rodovias através de suas fronteiras, para dar continuidade aos esforços de melhoria da segurança no trânsito, em particular nos países em desenvolvimento, e prover, caso seja apropriado, apoio financeiro e técnico para alcançar as metas da Década de Ação e da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável;

PP31. *Determinados* a aprender com as experiências passadas e a avançar a partir dos progressos alcançados;

Renovam, neste documento, seu compromisso com a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020 e com a implementação plena e oportuna do Plano Global para a Década de Ação, e decidem:

Ações recomendadas para fortalecer o gerenciamento da segurança no trânsito e aprimorar a legislação e a fiscalização

OP1. Encorajar os Estados que ainda não o tenham feito a designar e/ou fortalecer agências coordenadoras e mecanismos de coordenação, com financiamento próprio, em nível nacional ou subnacional, assim como fortalecer a colaboração nessa área entre

governos, incluindo entre parlamentos, sociedade civil, instituições acadêmicas, setor privado e fundações filantrópicas;

OP2. Incentivar a sociedade civil, as instituições acadêmicas, o setor privado e as fundações filantrópicas a fortalecer seus compromissos para acelerar a implementação do Plano Global para a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020;

OP3. Convidar os Estados que ainda não o tenham feito a redobrar esforços para desenvolver e implementar planos nacionais sobre segurança no trânsito e a aplicar legislação abrangente, em consonância com o Plano Global para a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020, com vistas a atingir a meta de aumentar a porcentagem de países com legislação abrangente sobre os principais fatores de risco, incluindo o não-uso de cintos de segurança, de dispositivos de retenção para o transporte de crianças e de capacetes; direção sob a influência de álcool; e o excesso de velocidade; de 15% para, pelo menos, 50% até 2020, tal como acordado na resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas 64/255 de 2010;

OP4. Identificar outros fatores de risco que levem à distração ou à diminuição da capacidade do condutor, tais como: condições médicas e medicamentos que afetem a direção segura; fadiga; uso de drogas narcóticas, psicotrópicas e substâncias psicoativas; distrações visuais nas vias; celulares e outros dispositivos eletrônicos e de mensagens de texto; e adotar, caso seja apropriado, legislação efetiva e baseada em evidências;

OP5. Reforçar estratégias de policiamento nas vias e medidas de fiscalização de trânsito, com foco na redução de acidentes, inclusive por meio da promoção de integração entre agências de policiamento e inspeção de trânsito, assim como a coleta de dados sobre infraestrutura viária e ocorrências no trânsito;

OP6. Aprimorar a qualidade da coleta sistemática e consolidada de dados sobre a ocorrência de eventos no trânsito, incluindo informações de diferentes fontes, assim como dados sobre morbimortalidade e deficiências, incluindo dados desagregados; de modo a reduzir problemas de confiabilidade e de subnotificação, a coleta de dados deve ser conduzida pelas autoridades apropriadas, incluindo polícia de trânsito e serviços de saúde, em consonância com padrões e definições internacionais;

OP7. Convidar a OMS a reforçar a padronização das definições, indicadores e práticas de notificação e registro, incluindo sobre mortes, lesões e fatores de risco no trânsito, com o objetivo de produzir informações comparáveis; em consonância com as melhores práticas nessa área;

OP8. Incentivar pesquisas e o compartilhamento de seus resultados para apoiar abordagens baseadas em evidências para prevenir mortes e lesões no trânsito e mitigar suas consequências;

OP9. Incentivar os Estados a introduzirem novas tecnologias de gestão do trânsito e de sistemas de transporte inteligentes para mitigar os riscos de lesões e mortes no trânsito e maximizar a eficiência nas respostas;

OP10. Incentivar os Estados que ainda não o fizeram a considerar ratificar ou aderir aos instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança no trânsito, bem como a engajar-se em atividades nos foros apropriados sobre transportes das Nações Unidas;

Ações recomendadas para promover vias mais seguras e o uso de modos de transporte sustentáveis

OP11. Promover modos de transporte ambientalmente saudáveis, seguros, acessíveis de qualidade e a preços acessíveis, em especial transporte público e não motorizado, bem como conexões intermodais seguras, como meio para aprimorar a segurança no trânsito, a equidade social, a saúde pública, o planejamento urbano, incluindo a resiliência das cidades e as ligações rurais-urbanas, e, nesse sentido, levar em consideração a segurança no trânsito e a mobilidade como parte dos esforços para alcançar o desenvolvimento sustentável;

OP12. Adotar, implementar e fazer cumprir políticas e medidas para proteger e promover, de forma ativa, a segurança de pedestres e a mobilidade de ciclistas, tais como calçadas, ciclovias e/ou ciclofaixas, iluminação adequada, radares com câmeras, sinalização e marcação viária, com o objetivo de aprimorar a segurança no trânsito e a saúde de forma ampla, em particular agravos e doenças não transmissíveis;

OP13. Estabelecer e implementar limites de velocidade seguros e adequados acompanhados de medidas apropriadas de segurança, como sinalização de vias, radares com câmeras e outros mecanismos de restrição de velocidade, particularmente perto de escolas e de zonas residenciais, para assegurar a segurança de todos os usuários das vias;

OP14. Incentivar esforços para garantir a segurança e a proteção de todos os usuários das vias, por meio da ênfase em infraestrutura viária mais segura, em especial nas vias com alto índice de acidentes, envolvendo tanto os modos de transportes motorizados quanto os não motorizados, por meio da combinação de planejamento apropriado, avaliação da segurança, projeto viário, construção e manutenção das vias, tendo em conta a geografia do país;

OP15. Encorajar a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Urbano Sustentável e Habitação (Habitat III) a dar a devida consideração à segurança no trânsito e ao acesso a transporte público seguro e a modos de transporte não motorizados na futura Nova Agenda Urbana, tendo em conta que a maioria das mortes e lesões no trânsito ocorrem em áreas urbanas;

Ações recomendadas para proteger os usuários vulneráveis das vias

OP16. Exortar os Estados a promover, adaptar e implementar políticas de segurança no trânsito para a proteção de pessoas vulneráveis entre os usuários do trânsito, em particular crianças, jovens, idosos e pessoas com deficiência, em consonância com instrumentos jurídicos pertinentes das Nações Unidas, incluindo a Convenção sobre os Direitos da Criança e a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência;

OP17. Tomar medidas apropriadas para garantir o acesso de pessoas com deficiência e outros usuários com mobilidade reduzida, em condições de igualdade, ao ambiente físico das vias, a ambientes de circulação e ao transporte, em áreas urbanas e rurais;

OP18. Integrar plenamente a perspectiva de gênero em todos os processos de tomada de decisão e de implementação de políticas relativas à mobilidade e à segurança no trânsito, em especial nas vias, ambientes de circulação e no transporte público;

OP 19. Incentivar os Estados a desenvolver e implementar legislação e políticas abrangentes sobre o uso de motocicletas, incluindo educação e formação, licenciamento do condutor, registro do veículo, condições de trabalho e uso de capacetes e equipamentos de proteção individual pelos motociclistas, dado o número desproporcionalmente alto e crescente de mortes e de lesões de motociclistas em todo o mundo, particularmente em países em desenvolvimento;

Ações recomendadas para desenvolver e promover o uso de veículos mais seguros

OP20. Promover a adoção de políticas e medidas para implementar as regulamentações de segurança veicular das Nações Unidas ou padrões equivalentes de âmbito nacional, de modo a garantir que todos os novos veículos motorizados cumpram as regulamentações mínimas para ocupantes e para a proteção de outros usuários do trânsito, tendo como equipamento padrão cintos de segurança, “airbags” e sistemas de segurança ativa, como freio ABS e sistemas de controle eletrônico de estabilidade (ESC);

OP21. Estimular a ação nacional e a cooperação internacional para assegurar que questões de segurança no trânsito, qualidade do ar e descarte de veículos, tanto de transporte individual quanto público, sejam consideradas em relação a veículos usados;

Ações recomendadas para aumentar a conscientização e desenvolver as capacidades dos usuários das vias

OP22. Desenvolver políticas públicas de redução de acidentes de trânsito relacionados com o trabalho, com a participação de empregadores e trabalhadores, de forma a garantir padrões técnicos internacionais de segurança e saúde no trabalho, segurança no trânsito e condições adequadas das vias e veículos, com particular atenção ao tema das condições de trabalho dos motoristas profissionais;

OP23. Aumentar a conscientização sobre fatores de risco, medidas de prevenção e proteção; implementar ações de "advocacy" com diferentes atores interessados e campanhas de marketing social que enfatizem a importância da interrelação entre segurança no trânsito e estilo de vida saudável;

OP24. Desenvolver e implementar programas educacionais e de formação abrangentes, inclusivos e baseados em evidências, em um contexto de educação continuada, com testes periódicos, para estimular comportamentos responsáveis de

todos os usuários das vias, com o objetivo de criar ambiente de circulação e social pacífico, assim como a conscientização sobre os fatores de risco;

Ações recomendadas para melhorar a resposta pós-acidente e serviços de reabilitação

OP25. Fortalecer os cuidados pré-hospitalares, incluindo serviços de saúde de emergência e resposta imediata pós-acidente, diretrizes ambulatoriais e hospitalares para cuidado do trauma e serviços de reabilitação, por meio da implementação de legislação apropriada, do desenvolvimento de capacidades e da melhoria do acesso em tempo adequado aos cuidados integrais de saúde, e solicitar à OMS apoiar os Estados-membros em seus esforços nacionais;

OP26. Prover reabilitação oportuna e reintegração social, inclusive no mundo do trabalho, a pessoas feridas e com deficiências causadas pelo trânsito, e prover amplo apoio às vítimas e a suas famílias;

Ações recomendadas para fortalecer a cooperação e a coordenação para a segurança no trânsito global

OP27. Convidar governos e agências responsáveis por segurança no trânsito a continuar e aprofundar suas atividades de cooperação internacional, a fim de compartilhar melhores práticas, lições aprendidas, transferir conhecimento, promover acesso a tecnologias sustentáveis e inovadoras e desenvolver capacidades, em consonância com a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020 e a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável;

OP28. Convidar todas as partes interessadas, em especial a comunidade doadora, a aumentar o financiamento para segurança no trânsito e a explorar modalidades de financiamento inovadoras, para apoiar pesquisas e a implementação de políticas em nível global, regional, nacional e local;

OP29. Incentivar a OMS, em colaboração com outras agências e comissões regionais das Nações Unidas, a facilitar, por meio dos mecanismos existentes, processo transparente, sustentável e participativo, com todos os atores interessados, para desenvolver metas nacionais, regionais e globais para reduzir lesões e mortes no trânsito; e a engajar-se no processo que levará à definição e ao uso de indicadores para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) relacionados com a segurança no trânsito;

OP30. Convidar a Assembleia Geral das Nações Unidas a endossar o conteúdo desta declaração.

===