

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança viária na região das Américas



Luiz Otávio Maciel Miranda

Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças não Transmissíveis, Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente, Ministério da Saúde. Brasília, Brasil.
ORCID: 0000-0002-1479-7562

Ranielle de Paula Silva

Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças não Transmissíveis, Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente, Ministério da Saúde, Brasília, Brasil.
ORCID: 0000-0002-0745-0501

Roberto Victor Pavarino Filho

Organização Pan-Americana da Saúde. Brasília, Brasil.
ORCID: 0000-0002-7052-0621

Recibido: 23.05.2024. Aceptado: 06.08.2024.

Resumo

A Assembleia Geral das Nações Unidas, por meio da Resolução A/RES/74/299/2020, recomenda que os Estados-Membros se tornem Partes Contratantes por meio de adesão aos seguintes instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança viária: Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949 (1949 CRT); Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968 (1968 CRT); Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968 (1968 CRSS); Acordos de 1958 e de 1998 sobre Regulamentação Técnica de Veículos (1958 ATVR e 1998 AGTR); Acordo de 1997 sobre Inspeção Técnica Periódica de Veículos (1997 ATIV); e Acordo de 1957 sobre Transporte de Produtos Perigosos (1957 ADR). Na região das Américas, as Partes Contratantes, por instrumento jurídico, são: 1949 CRT: Argentina, Barbados, Canadá, Chile, Cuba, Equador, Estados Unidos, Guatemala, Haiti, Jamaica, Paraguai, Peru, República Dominicana, Trinidad e Tobago e Venezuela; 1968 CRT: Bahamas, Brasil, Cuba, Guiana, Honduras, Peru e Uruguai; 1968 CRSS: Chile, Cuba e Guiana; 1998 AGTR: Canadá e Estados Unidos. Não foram identificadas Partes Contratantes dos Acordos 1958 ATVR, 1997 ATIV e 1957 ADR. A adesão aos instrumentos jurídicos das Nações Unidas é necessária para promover e facilitar o trânsito rodoviário internacional na região das Américas, contribuindo para a melhoria da segurança viária.

PALAVRAS-CHAVE: INSTRUMENTOS JURÍDICOS, PARTES CONTRATANTES, SEGURANÇA VIÁRIA.

United Nations legal instruments on road safety in the region of the Americas

Abstract

The United Nations General Assembly, through Resolution A/RES/74/299/2020, recommends that Member States become Contracting Parties through accession to the following United Nations legal instruments on road safety: 1949 Convention on Road

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

Traffic (1949 CRT); 1968 Convention on Road Traffic (1968 CRT); 1968 Convention on Road Signs and Signals (1968 CRSS); 1958 and 1998 Agreements on Technical Vehicle Regulations (1958 ATVR and 1998 AGTR); 1997 Agreement on Periodic Technical Inspection of Vehicles (1997 ATIV); and the 1957 Agreement on the Transport of Dangerous Goods (1957 ADR). In the region of the Americas, the Contracting Parties, by legal instrument, are: 1949 CRT: Argentina, Barbados, Canada, Chile, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, Guatemala, Haiti, Jamaica, Paraguay, Peru, Trinidad and Tobago, United States and Venezuela; 1968 CRT: Bahamas, Brazil, Cuba, Guyana, Honduras, Peru and Uruguay; 1968 CRSS: Chile, Cuba and Guyana; 1998 AGTR: Canada and United States. No Contracting Parties to the 1958 ATVR, 1997 ATIV and 1957 ADR Agreements were identified. Accession to United Nations legal instruments is necessary to promote and facilitate international road traffic in the region of the Americas, contributing to the improvement of road safety.

KEYWORDS: LEGAL INSTRUMENTS, CONTRACTING PARTIES, ROAD SAFETY.

Introdução

As lesões no trânsito rodoviário resultam em 1,19 milhão de mortes por ano (WHO, 2023). Desse total, 92% ocorrem nos países de baixa e média renda, e mais da metade dessas mortes envolvem pedestres, ciclistas e motociclistas (WHO, 2023). As lesões no trânsito são a principal causa de morte na faixa etária de 5 a 29 anos e resultam em cerca de 50 milhões de feridos (WHO, 2023), produzindo um impacto imensurável nas famílias afetadas.

Na região das Américas, de acordo com a *Pan American Health Organization* (PAHO) (2019), foram registrados 154.997 óbitos no trânsito, representando 11% do total global. As lesões no trânsito são a segunda causa de morte na faixa etária de 15 a 29 anos e os principais grupos de vítimas são: motociclistas (23%), pedestres (22%) e ciclistas (3%) (PAHO, 2019).

Reconhecendo a dimensão da problemática, a Organização das Nações Unidas (ONU), por meio da Assembleia Geral, recomenda que os Estados-Membros se tornem Partes Contratantes por meio da adesão aos seguintes instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança viária: Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949; Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968; Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968; Acordos de 1958 e 1998 sobre Regulamentação Técnica de Veículos; Acordo de 1997 sobre Inspeção Técnica Periódica de Veículos; Acordo de 1957 sobre Transporte de Produtos Perigosos, e apliquem, implementem e promovam as suas disposições (United Nations, 2020).

Os instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança viária fornecem dispositivos consistentes para orientar a definição, implementação e revisão da legislação de trânsito, das normas de segurança veicular, do transporte de passageiros e cargas, nos Estados-Membros, facilitando o trânsito rodoviário internacional e promovendo a melhoria da segurança viária.

Objetivo

Identificar os países da região das Américas que são Partes Contratantes dos instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança viária, a partir do levantamento e análise dos registros da Seção de Tratados da ONU e das informações e documentos de referência da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE).

Instrumentos jurídicos das nações unidas sobre segurança viária

Antecedentes

O primeiro instrumento jurídico sobre segurança viária, em nível global, foi a Convenção Internacional sobre Circulação de Veículos Motorizados, assinada em Paris no dia 11 de abril de 1909 (Naciones Unidas, 2007). Também em Paris, foram assinadas, em 24 de abril de 1926, a Convenção Internacional sobre Circulação de Veículos Automotores e a Convenção Internacional sobre Trânsito Rodoviário. Esses tratados foram estabelecidos com o objetivo de aprimorar a Convenção de 1909 (Naciones Unidas, 2007).

A Convenção sobre a Unificação da Sinalização Viária, de 30 de março de 1931, assinada em Genebra (UNTC, 2024a), apresentou um sistema internacional de sinalização de trânsito com 26 sinais, distribuídos na forma circular (sinais de regulamentação), triangular (sinais de perigo) e retangular (sinais de indicação) (UNTC, 2024a).

Na região das Américas, a Convenção Interamericana sobre o Trânsito Rodoviário, assinada em Washington no dia 15 de dezembro de 1943, foi estabelecida com o objetivo de facilitar a circulação de veículos nas rodovias dos territórios dos países que ratificaram o texto do tratado multilateral (OAS, 2021).

A baixa implementação e efetividade das Convenções de 1909, 1926 e 1931, mobilizou a realização da Conferência das Nações Unidas sobre Trânsito e Transporte, em Genebra, de 23 de agosto a 19 de setembro de 1949, resultando na Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949 e o Protocolo de Sinalização Viária de 1949 (Naciones Unidas, 2007).

Uma nova Conferência das Nações Unidas, realizada de 7 de outubro a 8 de novembro de 1968, em Viena, resultou na Convenção de Viena sobre Trânsito Viário e na Convenção de Viena sobre Sinalização Viária (Naciones Unidas, 2007).

Em 1957, foi estabelecido o instrumento jurídico das Nações Unidas sobre segurança viária, referente ao transporte de produtos perigosos (United Nations, 2022a). Em 1958, na área de segurança veicular, a primeira iniciativa voltada para a fabricação de veículos resultou no Acordo relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes para veículos, equipamentos e peças. Em seguida, foram os Acordos de 1997 e de 1998, que complementam o conjunto desses instrumentos jurídicos (UNECE, 2024a).

Gestão e coordenação dos instrumentos jurídicos

A Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949, as Convenções de Viena sobre Trânsito Viário e de Sinalização Viária de 1968, os Acordos de 1958 e 1998 sobre

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

Regulamentação Técnica de Veículos, o Acordo de 1997 sobre Inspeção Técnica Periódica de Veículos, e o Acordo de 1957 sobre Transporte de Produtos Perigosos, estão sob a responsabilidade e gestão do *Inland Transport Committee (ITC)* da UNECE (United Nations, 2022b).

As Convenções de 1949 e de 1968 estão sob a coordenação do *Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1)* (UNECE, 2024b) e têm como objetivo favorecer o transporte e o trânsito internacional, mediante a harmonização de normas e, principalmente, o desenvolvimento de políticas de segurança viária voltadas para a redução de mortes e lesões no trânsito.

Os Acordos de 1958, 1997 e 1998, são coordenados pelo *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)*, e o Acordo de 1957 está sob a gestão do *Working Party on the Transport of Dangerous Goods (WP.15)* (UNECE, 2024b).

Participação de um Estado-Membro em um tratado multilateral

A primeira forma de participação de um Estado-Membro da ONU em um tratado multilateral é por meio da assinatura (sujeita à ratificação, aceitação, aprovação ou sucessão) aberta até uma data limite. Após essa data, a participação será por meio da adesão. A adesão tem o mesmo efeito legal que a ratificação, aceitação ou aprovação (United Nations, 2013).

Alguns tratados multilaterais estabelecem que um Estado-Membro, após a assinatura, pode expressar seu consentimento para ser legalmente vinculado a eles por meio da assinatura definitiva. Um exemplo de tratado, é o Acordo de 1997 sobre Inspeção Técnica Periódica de Veículos (UNTC, 2024b).

Com a ratificação da assinatura, o Estado-Membro estabelece no plano internacional o seu consentimento em obrigar-se por um tratado, como Parte Contratante. Esse consentimento também pode ser manifestado por meio da aceitação ou aprovação (Irish Government, 2006).

A sucessão significa a substituição de uma Parte Contratante por outra na responsabilidade das relações internacionais em um tratado multilateral. Um Estado-Membro que se torne independente poderá, mediante sucessão, constituir-se como Parte Contratante em qualquer tratado multilateral (United Nations, 2005).

Um Estado-Membro, ao assinar, ratificar, aceitar ou aderir a um tratado multilateral, poderá apresentar declarações ou reservas a determinados pontos desse tratado. Contudo, um tratado pode não permitir reserva. Por exemplo, o *Rome Statute of the International Criminal Court*, assinado em Roma no dia 17 de julho de 1998, não admite reservas ao texto (ICC, 2021).

Para se tornar Parte Contratante, o Estado-Membro deverá encaminhar ao Secretário-Geral da ONU a solicitação assinada pelo Chefe de Estado, Chefe de Governo ou Ministro das Relações Exteriores (United Nations, 2013). O Secretário-Geral da ONU, na qualidade de depositário dos tratados multilaterais (United Nations, 1999), expedirá uma Notificação Depositária ao Estado-Membro requerente e a todas as Partes Contratantes do tratado, objeto de ratificação ou adesão pelo solicitante (United Nations, 2013).

Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949

A Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949, foi aberta para assinatura durante a Conferência das Nações Unidas sobre Trânsito e Transporte Motorizado, realizada de 26 de agosto a 19 de setembro de 1949. O texto recebeu 19 assinaturas, entrou em vigor no dia 26 de março de 1952, e conta com 102 Partes Contratantes (UNTC, 2024c).

Dos 19 países que assinaram, 18 (94,7%) ratificaram essa assinatura e se tornaram Partes Contratantes. Estados Unidos foi o primeiro Estado-Membro a ratificar a Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949, em 30 de agosto de 1950. O único país que não ratificou a assinatura na Convenção de 1949, foi a Suíça (UNTC, 2024c).

A Figura 1 contém os países da região das Américas que são Partes Contratantes da Convenção de 1949.

País	Assinatura	Ratificação	Adesão	Sucessão
1. Argentina			25/11/1960	
2. Barbados				05/03/1971
3. Canadá			23/12/1965	
4. Chile			10/08/1960	
5. Cuba			01/10/1952	
6. Equador			26/09/1962	
7. Estados Unidos	19/09/1949	30/08/1950		
8. Guatemala			10/01/1962	
9. Haiti			12/02/1958	
10. Jamaica				09/08/1963
11. Paraguai			18/10/1965	
12. Perú			09/07/1957	
13. República Dominicana	19/09/1949	15/08/1957		
14. Trinidad e Tobago			08/07/1964	
15. Venezuela			11/05/1962	

Figura 1. Partes Contratantes da Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949. Região das Américas, 2024. Fonte: adaptado de UNTC (2024c).

A Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949 contém 35 Artigos e está estruturada (Quadro 1) em 7 Capítulos, e 10 Anexos (Australian Government, 1997):

Capítulos	Anexos
Capítulo I Generalidades;	Anexo 1 Disposição adicional relativa às definições de veículo automotor e ciclo
Capítulo II Regras aplicáveis ao trânsito viário	Anexo 2 Prioridade de passagem
Capítulo III Sinalização	Anexo 3 Número de registro de veículos motorizados em circulação internacional

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

Capítulos	Anexos		
Capítulo IV	Condições aplicáveis a veículos automotores e reboques em circulação internacional	Anexo 4	Signo distintivo de veículos motorizados e reboques em circulação internacional
Capítulo V	Condutores de veículos automotores em circulação internacional	Anexo 5	Marcas de identificação de veículos motorizados em circulação internacional
Capítulo VI	Condições aplicáveis aos ciclos em circulação internacional	Anexo 6	Condições técnicas relativas a veículos automotores e reboques em circulação internacional
Capítulo VII	Disposições finais	Anexo 7	Dimensões e pesos de veículos automotores em circulação internacional
		Anexo 8	Condições a serem cumpridas pelos condutores de veículos automotores em circulação internacional
		Anexo 9	Modelo de permissão nacional para dirigir
		Anexo 10	Modelo de Permissão internacional para dirigir

Quadro 1. Estrutura da Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949. Fonte: *adaptado de Australian Government (1997)*.

Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968

A Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968, foi apresentada durante a Conferência das Nações Unidas sobre Segurança Viária, realizada de 7 de outubro a 8 de novembro de 1968, ficando aberta para assinatura, de 8 de novembro de 1968 a 31 de dezembro de 1969. O texto foi assinado por 36 Estados-Membros da ONU, entrou em vigor no dia 21 de maio de 1977 e conta com 89 Partes Contratantes (UNTC, 2024d).

Dos 36 países que assinaram, 26 (72,2%) ratificaram a assinatura e se tornaram Partes Contratantes. San Marino, em 20 de julho de 1970, foi o primeiro Estado-Membro a ratificar a assinatura (UNTC, 2024d).

A Figura 2 contém os países da região das Américas que são Partes Contratantes da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968.

País	Assinatura	Ratificação	Adesão	Sucessão
1. Bahamas			14/05/1991	
2. Brasil	08/11/1968	29/10/1980		
3. Cuba			30/09/1977	
4. Guiana			31/01/1973	
5. Honduras			03/02/2020	
6. Perú			06/10/2006	
7. Uruguai			08/04/1981	

Figura 2. Partes Contratantes da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968. Região das Américas, 2024. Fonte: *adaptado de UNTC (2024d)*.

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

A Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968, com 59 artigos e 5 alterações (1993, 2006, 2016 (2 alterações), e 2022) (UNECE, 2024a), está estruturada (Quadro 2) em 6 Capítulos e 7 Anexos (Naciones Unidas, 2007).

Capítulos		Anexos	
Capítulo I	Generalidades	Anexo 1	Exceções à obrigação de admitir veículos motorizados e reboques em circulação internacional
Capítulo II	Regras aplicáveis ao trânsito viário	Anexo 2	Número de registro de veículos motorizados e reboques em circulação internacional
Capítulo III	Condições que devem ser atendidas pelos veículos automotores e reboques para serem admitidos em circulação internacional	Anexo 3	Signo distintivo de veículos motorizados e reboques em circulação internacional
Capítulo IV	Condutores de veículos automotores	Anexo 4	Marcas de identificação de veículos motorizados e reboques no trânsito internacional
Capítulo V	Condições que devem ser atendidas pelos ciclos e ciclomotores para serem admitidos em circulação internacional	Anexo 5	Condições técnicas relativas a veículos automotores e reboques
Capítulo VI	Disposições finais	Anexo 6	Permissão nacional para dirigir
		Anexo 7	Permissão internacional para dirigir

Quadro 2. Estrutura da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968. Fonte: elaboração própria.

Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968

A Conferência das Nações Unidas sobre Segurança Viária, realizada em Viena, de 7 de outubro a 8 de novembro de 1968, aprovou a Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968. No período de 8 de novembro de 1968 a 31 de dezembro de 1969, a Convenção foi assinada por 35 países. O texto entrou em vigor no dia 6 de junho de 1978 e conta com 74 Partes Contratantes (UNTC, 2024e).

Dos 35 países que assinaram, 23 (65,7%) ratificaram a assinatura e se tornaram Partes Contratantes. San Marino, em 20 de julho de 1970, foi o primeiro Estado-Membro a ratificar a assinatura (UNTC, 2024e).

A Figura 3 contém os países da região das Américas que são Partes Contratantes da Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968.

País	Assinatura	Ratificação	Adesão	Sucessão
1. Chile	08/11/1968	27/12/1974		
2. Cuba			30/09/1977	
3. Guiana			25/09/2008	

Figura 3. Partes Contratantes da Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968. Região das Américas, 2024. Fonte: adaptado de UNTC (2024e).

A Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968 tem por objetivo uniformizar, em nível internacional, os sinais, símbolos e marcas viárias para facilitar o trânsito nas

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

vias terrestres e aumentar a segurança viária. O tratado multilateral possui 51 artigos, recebeu 2 emendas (1995 e 2006), e está estruturado (Quadro 3) em 6 Capítulos e 3 Anexos (UNECE, 2024c):

Capítulos		Anexos	
Capítulo I	Generalidades	Anexo 1	Sinalização vertical
Capítulo II	Sinalização vertical	Anexo 2	Sinalização horizontal
Capítulo III	Sinalização semafórica	Anexo 3	Reprodução em cores dos sinais, símbolos e painéis mencionados no Anexo 1
Capítulo IV	Sinalização horizontal		
Capítulo V	Outras sinalizações		
Capítulo IV	Disposições finais		

Quadro 3. Estrutura da Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968.
Fonte: elaboração própria.

Acordos sobre Regulamentação Técnica de Veículos

Acordo relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes para veículos, equipamentos e peças de 1958

O Acordo relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes para veículos, equipamentos e peças, foi aberto para assinatura em 29 de março de 1958, em Genebra, sendo assinado por 4 países (Alemanha, Holanda, Hungria e Itália). A primeira Parte Contratante foi a Suécia (21 de abril de 1959). O Acordo de 1958 entrou em vigor no dia 20 de junho de 1959 e conta com 59 Partes Contratantes (UNTC, 2024f).

O Acordo de 1958 define o marco jurídico e administrativo que estabelece os Regulamentos da ONU. De acordo com o *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29)* (2024a), são 168 Regulamentos que fazem parte como anexo do Acordo de 1958.

Os Regulamentos do Acordo de 1958 tratam de disposições padronizadas para veículos, seus sistemas, peças e equipamentos, aspectos ambientais e de segurança, bem como procedimentos administrativos para a concessão de homologações, conformidade de produção e o reconhecimento das homologações pelas Partes Contratantes (WP.29, 2024a).

Acordo sobre a adoção de condições uniformes para inspeções técnicas periódicas de veículos de 1997

O Acordo sobre a adoção de condições uniformes para inspeções técnicas periódicas de veículos, foi aberto para assinatura em 13 de novembro de 1997, em Viena. O texto foi assinado por 23 Estados e apenas 6 ratificaram a assinatura. O primeiro Estado-Membro Parte Contratante, foi a Rússia, que assinou e ratificou no dia 13 de novembro de 1997. O Acordo de 1997 entrou em vigor no dia 27 de janeiro de 2001 e conta com 17 Partes Contratantes (UNTC, 2024b).

O Acordo de 1997 é composto de 13 artigos e 3 Anexos (Anexo 1 - Composição e regras de procedimento do comitê administrativo; Anexo 2 – Certificado internacional de

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

inspeção técnica; e Anexo 3 – Conformidade do processo de inspeção técnica periódica) (WP.29, 2024b).

Acordo sobre o estabelecimento de regulamentos técnicos globais para veículos, equipamentos e peças de 1998

O Acordo sobre o estabelecimento de regulamentos técnicos globais para veículos, equipamentos e peças, foi aberto para assinatura em 25 de junho de 1998, em Genebra, sendo assinado pela União Europeia e 4 países (África do Sul, Espanha, Estados Unidos e França). A primeira Parte Contratante foi o Canadá (22 de junho de 1999). O Acordo de 1998 entrou em vigor no dia 25 de agosto de 2000 e conta com 39 Partes Contratantes (UNTC, 2024g).

A Figura 4 contém os países da região das Américas que são Partes Contratantes do Acordo de 1998.

País	Assinatura	Ratificação	Adesão	Sucessão
1. Canadá			22/06/1999	
2. Estados Unidos	25/06/1998	26/07/1999		

Figura 4. Partes Contratantes do Acordo sobre o estabelecimento de regulamentos técnicos globais para veículos, equipamentos e peças de 1998. Região das Américas, 2024.
Fonte: adaptado de UNTC (2024g).

Os Regulamentos Técnicos Globais (24 instrumentos) fazem parte do Acordo de 1998, e contêm os requisitos e procedimentos de testes globalmente harmonizados relacionados ao desempenho dos veículos e abrangem a aprovação dos aspectos relacionados ao meio ambiente e de segurança dos veículos, não exigindo reconhecimento mútuo de homologações ou certificações de veículos entre as Partes Contratantes (WP.29, 2024c).

Acordo sobre o Transporte Rodoviário Internacional de Produtos Perigosos de 1957

O Acordo sobre o Transporte Rodoviário Internacional de Produtos Perigosos (ADR), foi aberto para assinatura em 30 de setembro de 1957, e assinado por 9 países. O primeiro Estado-Membro a se tornar Parte Contratante foi a França, que ratificou a assinatura no dia 2 de fevereiro de 1960. O texto, que entrou em vigor no dia 29 de janeiro de 1968, conta com 54 Partes Contratantes (UNTC, 2024h).

O ADR é administrado pelo *Working Party on Transport of Dangerous Goods (WP.15)* (UNECE, 2024a). O texto é composto de 15 artigos e está estruturado (Quadro 4) em 2 Anexos (A e B) e 9 partes (UNECE, 2024d).

Anexo A		Anexo B	
Parte 1	Disposições gerais	Parte 8	Requisitos para as equipes, equipamentos, operação e documentação dos veículos
Parte 2	Classificação	Parte 9	Requisitos relativos à construção e aprovação de veículos

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

Anexo A	Anexo B
Parte 3	Lista de produtos perigosos, disposições especiais e isenções relacionadas a quantidades limitadas e isentas
Parte 4	Disposições sobre embalagens e tanques
Parte 5	Procedimentos de consignação
Parte 6	Requisitos para a construção e teste de embalagens, contêineres intermediários para granéis, embalagens grandes, tanques e contêineres para granéis
Parte 7	Disposições relativas às condições de transporte, carga, descarga e manuseio

Quadro 4. Estrutura do ADR. Fonte: elaboração própria.

Discussão

Na região das Américas, 20 países (57,1% do total de 35 países) são Partes Contratantes de pelo menos 1 de 4 instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre Segurança Viária (Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949; Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968; Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968; e Acordo de 1998). Esses 4 instrumentos representam 57,1% do total de 7 tratados recomendados pela ONU (United Nations, 2020), e estão assim distribuídos:

- Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949: 15 países (42,8%), 14,7% do total de Partes Contratantes em nível global;
- Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968: 7 países (20,0%), 7,8% do total de Partes Contratantes em nível global;
- Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968: 3 países (8,5%), 4,0% do total de Partes Contratantes em nível global; e
- Acordo de 1998: 2 países (5,7%). 5,1% do total de Partes Contratantes em nível global.

As Partes Contratantes em relação ao número de países da região das Américas são: América do Norte (2 de 3 países); América Central (9 de 20 países) e América do Sul (9 de 12 países).

Os países que assinaram, porém não ratificaram o texto da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968, são: Chile, Costa Rica, Equador, México e Venezuela (UNTC, 2024c).

Brasil, Costa Rica, Equador, México e Venezuela assinaram e ainda não ratificaram o texto da Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968 (UNTC, 2024e).

Antígua e Barbuda, Belize, Bolívia, Colômbia, Dominica, El Salvador, Granada, Nicarágua, Panamá, Santa Lúcia, São Cristóvão e Nevis, São Vicente e Granadinas e Suriname, são países da região das Américas que não assinaram ou fizeram adesão aos tratados das Nações Unidas sobre segurança viária (UNECE, 2024a).

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

Não foram identificados na região das Américas, Partes Contratantes junto aos Acordos de 1957, 1958 e 1997. Com relação aos Acordos de 1958 e de 1998, na região das Américas, Canadá e Estados Unidos são Partes Contratantes somente do Acordo de 1998 (UNTC, 2024g).

Na região das Américas, os 20 países que são Partes Contratantes, estão assim distribuídos em relação ao número de tratados: Cuba (3 tratados); Canadá, Chile, Estados Unidos, Guiana e Peru (2 tratados); e Argentina, Bahamas, Barbados, Brasil, Equador, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Paraguai, República Dominicana, Trinidad e Tobago, Uruguai e Venezuela (1 tratado) (Figura 5).

País	CRT 1949	CRT 1968	CRSS 1968	AGTR 1998
1. Argentina	X			
2. Bahamas		X		
3. Barbados	X			
4. Brasil		X		
5. Canadá	X			X
6. Chile	X		X	
7. Cuba	X	X	X	
8. Equador	X			
9. Estados Unidos	X			X
10. Guatemala	X			
11. Guiana		X	X	
12. Haiti	X			
13. Honduras		X		
14. Jamaica	X			
15. Paraguai	X			
16. Perú	X	X		
17. República Dominicana	X			
18. Trinidad e Tobago	X			
19. Uruguai		X		
20. Venezuela	X			
	15	7	3	2

Figura 5. Partes Contratantes da região das Américas. Fonte: elaboração própria.

Com relação às 15 Partes Contratantes da Convenção de 1949, 7 são da América Central (46,7%), 6 da América Sul (40,0%) e 2 da América do Norte (66,7%).

Com a entrada em vigor da Convenção de 1949, seu texto substituiu, nas relações entre as Partes Contratantes, a Convenção Internacional sobre Circulação de Veículos Automotores e a Convenção Internacional sobre Trânsito Rodoviário, ambas de 1926,

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

e a Convenção Interamericana sobre o Trânsito Rodoviário de 1943 (Naciones Unidas, 2007).

De acordo com a Figura 5, das 7 Partes Contratantes da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968, 6 (85,7%) são da América do Sul e apenas Bahamas (14,3%) representa a América Central. Chile foi o único país da região das Américas que assinou e ratificou a Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968. Cuba e Guiana fizeram adesão ao tratado, e formam com o Chile as 3 Partes Contratantes da região das Américas.

A baixa adesão de países da região das Américas, à Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968, decorre principalmente do fato da existência de práticas consolidadas sobre sinalização de trânsito nos países, decorrentes da adoção, a partir de 1971, do Manual Interamericano de Dispositivos para Controle de Trânsito (OAS, 1979).

Com a entrada em vigor da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968, seu texto substituiu, nas relações entre as Partes Contratantes, as Convenções de 1926, a Convenção Interamericana de 1943 e a Convenção de Genebra sobre Trânsito Viário de 1949 (Naciones Unidas, 2007). Da mesma forma, a Convenção de Viena sobre Sinalização Viária de 1968, substituiu a Convenção sobre a Unificação da Sinalização Viária de 1931 e o Protocolo de Sinalização Viária de 1949 (Naciones Unidas, 2007).

Destaca-se que na região das Américas, além de Canadá e Estados Unidos, 4 países (Argentina, Brasil, Colômbia e México) produzem veículos e não fazem parte do Acordo de 1958 ou do Acordo de 1998. Esses 6 países produziram 20.160.401 veículos no ano de 2022, representando 21,7% da produção mundial (92.720.132 veículos) (OICA, 2022).

No Brasil, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) 2021-2030, prevê a adesão do país aos Acordos de 1958 e 1998 (Brasil, 2023). Na Colômbia, o Congresso da República aprovou a proposta de adesão do país ao Acordo de 1958 (Colômbia, 2023).

A inspeção técnica periódica de veículos, objeto do Acordo de 1997, está prevista na Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968. O texto destaca que a legislação nacional deverá exigir inspeções técnicas periódicas de veículos motorizados destinados ao transporte de:

- a) passageiros, com mais de 8 assentos além do assento do condutor; e
- b) carga, cujo peso máximo permitido exceda a 3.500 kg, incluindo reboques projetados para serem acoplados a esses veículos (Naciones Unidas, 2007).

O Acordo de 1957 (inicialmente denominado Acordo Europeu sobre o Transporte Rodoviário Internacional de Produtos Perigosos), passou a ter abrangência global, com a denominação de Acordo sobre o Transporte Rodoviário Internacional de Produtos Perigosos de 1957, a partir de 1º de janeiro de 2021 (United Nations, 2019). Essa medida pode favorecer a adesão de países da região das Américas.

O transporte de produtos perigosos na região das Américas segue as diretrizes e disposições previstas nos Anexos A e B do Acordo de 1957 e nas recomendações contidas no

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

Model Regulations on the Transport of Dangerous Goods que orientam a elaboração de normas nacionais e regionais (UNECE, 2024e).

No âmbito do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai adotaram o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, de 30 de dezembro de 1994 (MERCOSUL, 2024).

A implementação das disposições dos instrumentos jurídicos da ONU sobre segurança viária, deve observar os princípios constitucionais dos países, as declarações e reservas apresentadas quando da ratificação, adesão ou sucessão, as obrigações estabelecidas nesses tratados multilaterais, e as suas emendas.

O texto da Convenção de 1949 e do Acordo de 1998, não possuem emendas. A Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968 foi alterada em 1993, 2006, 2016 (2 vezes) e 2022 (UNECE, 2024a). A Convenção de Sinalização Viária de 1968 recebeu emendas em 1995 e 2006 (UNTC, 2024e).

O texto das Convenções de 1949, das Convenções de 1968, e seus anexos, em geral, foram incorporados nas legislações nacionais das Partes Contratantes. Contudo elementos centrais contidos nos anexos 4 e 10, da Convenção de 1949 (Quadro 1) e anexos 3 e 7, da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968 (Quadro 2), não foram implementados de acordo com os tratados referidos.

O anexo 4 da Convenção de 1949 e o Anexo 3 da Convenção de 1968, tratam do signo distintivo – conjunto de 1, 2 ou 3 letras maiúsculas, que deve ser colocado na placa de todo veículo automotor, com o objetivo de facilitar a circulação nos territórios das Partes Contratantes, e que pode também ser colocado ao lado da placa, em formato de elipse. São exemplos de signos distintivos, informados pelas Partes Contratantes ao Secretário-Geral da ONU: Canadá (CDN), Estados Unidos (USA), Guatemala (GCA) República Dominicana (DOM), Paraguai (PY) e Venezuela (YV) (UNTC, 2024c).

O Brasil, ao depositar o instrumento de ratificação da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968, no dia 29/10/1980, enviou notificação ao Secretário Geral da ONU informando que o signo distintivo “BR” seria utilizado para identificar os veículos registrados em seu território. Porém essa implementação ocorreu somente em 2018 em decorrência da Resolução nº 33/2014, do Grupo Mercado Comum do MERCOSUL, instituindo o modelo de placa obrigatória para os veículos registrados a partir de 1º de janeiro de 2016, na Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai (MERCOSUL, 2014). O Brasil foi o primeiro a incluir o signo distintivo na placa dos veículos registrados no país (Brasil, 2018).

Os anexos 10 e 7 das Convenções de 1949 e de 1968, respectivamente, tratam do modelo da Permissão Internacional para Dirigir (PID). Esse documento permite que o condutor habilitado em um país que é Parte Contratante da Convenção de 1949 ou da Convenção de 1968, possa conduzir veículo somente no território da Parte Contratante correspondente à Convenção que rege a expedição do seu documento. A PID da Convenção de 1949 é diferente da PID da Convenção de 1968. Partes Contratantes da Convenção de 1949 têm expedido PID no modelo da Convenção de 1968. O Quadro 5 resume a prevalência das Convenções com relação à emissão e uso da PID.

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

	Dirigindo em um país que é Parte Contratante somente da Convenção de 1949	Dirigindo em um país que é Parte Contratante somente da Convenção de 1968	Dirigindo em um país que é Parte Contratante das Convenções de 1949 e de 1968	Dirigindo em um país que não é Parte Contratante das Convenções de 1949 e de 1968
Conductor de um país que é Parte Contratante somente da Convenção de 1949, e que está...	Prevalece a Convenção de 1949.	Nenhuma das Convenções prevalece.	Prevalece a Convenção de 1949.	A Convenção de 1949 não pode ser aplicada.
Conductor de um país que é Parte Contratante somente da Convenção de 1968, e que está...	Nenhuma das Convenções prevalece.	Prevalece a Convenção de 1968.	Prevalece a Convenção de 1968.	A Convenção de 1968 não pode ser aplicada.
Conductor de um país que é Parte Contratante das Convenções de 1949 e de 1968, e que está...	Prevalece a Convenção de 1949.	Prevalece a Convenção de 1968.	Prevalece a Convenção de 1968.	As Convenções de 1949 e de 1968 não podem ser aplicadas.

Quadro 5. Prevalência das Convenções em relação à emissão e uso da PID.
Fonte: adaptado de UNECE (2021).

Este estudo apresenta limitações inerentes ao seu delineamento. O levantamento e análise teve como foco os instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança viária, não incluindo textos normativos dos países Partes Contratantes.

Considerações finais

A adesão aos instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança viária é necessária para promover e facilitar o trânsito rodoviário internacional na região das Américas, contribuindo para a melhoria da segurança viária.

Como estratégia complementar para fortalecer a recomendação de adesão aos instrumentos jurídicos, referida na Resolução A/RES/74/299/2020, a ONU propõe que os Estados-Membros assumam um papel de liderança na implementação de atividades relacionadas à Meta 2 (até 2030, todos os países tenham feito adesão a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança viária) das 12 Metas Globais de Desempenho para a Segurança Viária (United Nations, 2020), destacando (WHO, 2020).

Os formuladores de políticas, os governos e a sociedade civil devem concentrar seus esforços na promoção de discussões nacionais, com o apoio da Comissão Econômica das Nações Unidas para a América Latina e o Caribe (CEPAL) e da UNECE, com o objetivo de aumentar o número de Partes Contratantes na região das Américas, e possibilitar a implementação das emendas desses tratados multilaterais junto aos países que são Partes Contratantes.

Referências bibliográficas

- » Australian Government. Department of External Affairs (1997). *Australian Treaty Series 1955 No 2. Convention on Road Traffic (Geneva, 19 September 1949)*. https://www8.austlii.edu.au/cgi-bin/sinodisp/au/other/dfat/treaties/ATS/1955/2.html?context=1;query=convention%20on%20road%20traffic;mask_path=%20au/other/dfat/treaties/ATS
- » Brasil (2023). Ministério dos Transportes. Resolução CONTRAN nº 729, de 6 de março de 2018. Estabelece sistema de Placas de Identificação de Veículos no padrão disposto na Resolução MERCOSUL do Grupo Mercado Comum nº 33/2014. <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/resolucoes-contran>
- » Brasil (2023). Ministério dos Transportes. *Resolução CONTRAN nº 1.004, de 21 de dezembro de 2023. Dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. no Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) 2021-2023*. <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/resolucoes-contran>
- » Colombia (2023). Ministerio de Justicia y del Derecho. *Ley 2290, de 13 de febrero de 2023*. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30045237#>
- » International Criminal Court (ICC). *Rome Statute of the International Criminal Court (p.79)*. The Hague, The Netherlands: ICC.
- » International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) (2022). *2022 Production Statistics*. <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/>
- » Irish Government (2006). *Irish Treaty Series: No. 4 of 2006. Vienna Convention on the Law of Treaties, done at Vienna on 23 May 1969*. <https://www.gov.ie/en/treaty-series/d07a0-vienna-convention-on-the-law-of-treaties-done-at-vienna-on-23-may-1969/>
- » Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) (2014). *Mercosul GMC/RES/33/14. Patente e Sistema de Consulta de Veículos do Mercosul*. Montevideo: Uruguai.
- » Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) (2024). *Acordo sobre Transporte de Mercadorias Perigosas no Mercosul*. <https://normas.mercosur.int/public/normativas/1957>
- » Naciones Unidas (2007). *Convención de Viena sobre la circulación vial y el Acuerdo Europeo que complementa la Convención (versiones consolidadas en 2006)*. Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas.
- » Organization of American States (OAS) (1979). *C-18: Agreement on the Adoption of the Inter-American Manual on Traffic Control Devices for Streets and Highways - "Agreement Of Caracas"*. <https://www.oas.org/juridico/english/sigs/c-18.html>
- » Organization of American States (OAS) (2021a). *Convention on The Regulation of Inter-American Auto-Motive Traffic (C-11)*. https://www.oas.org/dil/treaties_C-11_Convention_on_the_Regulation_of_Inter-American_Auto-Motive_Traffic.htm
- » Organization of American States (OAS) (2021b). *Convention on The Regulation of Inter-American Auto-Motive Traffic (C-11). Estado de Firmas y Ratificaciones*.

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

- https://www.oas.org/dil/esp/tratados_C-11_Convencion_sobre_la_Regulamentacion_del_Trafico_Auto-Motor_Interamericano_firmas.htm
- » Pan American Health Organization (PAHO) (2019). *Status of Road Safety in the Region of the Americas*. <https://www.paho.org/en/documents/status-road-safety-region-americas>
 - » United Nations (1999). *Summary of Practice of the Secretary-General as Depositary of Multilateral Treaties*. https://treaties.un.org/pages/Resource.aspx?path=Publication/SoP/Page1_en.xml
 - » United Nations (2005). *Vienna Convention on Succession of States in respect of Treaties 1978* (Treaty Series, vol. 1946, p. 3). Geneva: United Nations.
 - » United Nations (2013). *Treaty Handbook. Prepared by the Treaty Section of the Office of Legal Affairs. Revised edition of 2013*. New York, United Nations.
 - » United Nations (2019). *ECE/TRANS/ADR/CONF/2019/2. Report of the second meeting of the Conference of the Contracting Parties to the 1957 European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*. United Nations. <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/dgwp15/ECE-CONF-ADR-2019-2.pdf>
 - » United Nations (2020a). *A/RES/74/299. Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020*. <https://undocs.org/A/RES/74/299>
 - » United Nations (2022a). *ADR. Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. Volume 1*. New York and Geneva: United Nations.
 - » United Nations (2022b). *75 Years of Inland Transport Committee. 75 Documents that Changed the World of Transport*. Geneva: United Nations.
 - » United Nations Economic Commission for Europe (UNECE, 2021). *Prevailing Convention for the issue/use of Domestic Driving Permits and International Driving Permits under the 1949 and 1968 Conventions on Road Traffic*. Geneva: United Nations.
 - » United Nations Economic Commission for Europe (UNECE, 2024a). *List of United Nations Transport Legal Instruments*. <https://unece.org/itc-structure>. <https://unece.org/about-adr>
 - » United Nations Economic Commission for Europe (UNECE, 2024b). *ITC Structure. The Inland Transport Committee (ITC)*. <https://unece.org/itc-structure>. <https://unece.org/about-adr>
 - » United Nations Economic Commission for Europe (UNECE, 2024c). *Road Traffic and Road Signs and Signals Agreements and Conventions*. https://unece.org/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_EN.pdf
 - » United Nations Economic Commission for Europe (UNECE, 2024d). *About the ADR. Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*. <https://unece.org/about-adr>
 - » United Nations Economic Commission for Europe (UNECE, 2024e). *About the Recommendations. UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods - Model Regulations Nature, Purpose and Significance of the Recommendations*. <https://unece.org/about-recommendations>
 - » United Nations Treaty Collection (UNTC) (2024a). *Convention concerning the Unification of Road Signals. Geneva, 30 March 1931*. https://treaties.un.org/pages/LONViewDetails.aspx?src=LON&id=577&chapter=30&clang=_en

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

- » United Nations Treaty Collection (UNTC) (2024b). 31. *Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections*. Vienna, 13 November 1997. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-31&chapter=11&clang=_en
- » United Nations Treaty Collection (UNTC) (2024c). 1. *Convention on Road Traffic*. Geneva, 19 September 1949. https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtdsg5&clang=_en
- » United Nations Treaty Collection (UNTC) (2024d). 19. *Convention on Road Traffic*. Vienna, 8 November 1968. https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en
- » United Nations Treaty Collection (UNTC) (2024e). 20. *Convention on Road Signs and Signals*. Vienna, 8 November 1968. https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en
- » United Nations Treaty Collection (UNTC) (2024f). 16. *Agreement concerning the adoption of harmonized technical United Nations Regulations for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these United Nations Regulations*. Geneva, 20 March 1958. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-16&chapter=11&clang=_en
- » United Nations Treaty Collection (UNTC) (2024g). 32. *Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles*. Geneva, 25 June 1998. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-32&chapter=11&clang=_en
- » United Nations Treaty Collection (UNTC) (2024h). 14. *Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)*. Geneva, 30 September 1957. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_en
- » World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) (2024a). *UN Regulations (Addenda to the 1958 Agreement)*. <https://unece.org/un-regulations-addenda-1958-agreement>
- » World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) (2024b). *Text of the 1997 Agreement*. <https://unece.org/transportvehicle-regulations/text-1997-agreement>
- » World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) (2024c). *Global Technical Regulations (GTRs)*. <https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/global-technical-regulations-gtrs>
- » World Health Organization (WHO) (2023). *Global status report on road safety 2023*. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>
- » World Health Organization (WHO) (2020). *Global Road Safety Performance Targets*. <https://www.who.int/publications/m/item/global-road-safety-performance-targets>

Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança...
L. O. MACIEL MIRANDA, R. DE PAULA SILVA Y R. V. PAVARINO FILHO

Luiz Otávio Maciel Miranda / luizm.miranda@saude.gov.br

Engenheiro Civil, Professor de Matemática e Ciências. Trabalhou em órgãos de gestão de trânsito e transporte e em escolas de ensino fundamental e médio. Atuou como Conselheiro do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Atualmente, está como Consultor Técnico da Coordenação Geral de Vigilância de Violência e Acidentes do Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis, da Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente do Ministério da Saúde.

Ranielle de Paula Silva / ranielle.silva@saude.gov.br

Enfermeira e Mestre em Saúde Coletiva. Consultora Técnica da Coordenação Geral de Vigilância de Violência e Acidentes do Departamento de Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis, da Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente do Ministério da Saúde.

Roberto Victor Pavarino Filho / pavarinor@paho.org

Sociólogo e Mestre em Transportes. Trabalhou em órgãos de gestão de Transporte, Trânsito e Saúde, Centros de Pesquisa e Organizações Internacionais. Atualmente, está como Oficial Técnico em Segurança Viária e Prevenção de Lesões Não Intencionais na Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS/OMS Brasil).