



CONVENÇÕES DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA



CONVENÇÕES DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

ESTADO DAS PARTES CONTRATANTES

Existem 59 instrumentos jurídicos das Nações Unidas no domínio dos transportes terrestres que são administradas pela Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). Das 59 convenções, sete instrumentos de segurança rodoviária são considerados prioritários para a adesão:

1

Convenção de 1968 sobre a circulação rodoviária

2

Convenção de 1968 sobre a sinalização rodoviária

3

Acordo de 1958 relativo à adoção dos regulamentos técnicos harmonizados das Nações Unidas aplicados aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montadas ou utilizadas nos mesmos e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas com base nesses regulamentos das Nações Unidas

4

Acordo de 1997 relativo à adoção de condições uniformes aplicáveis à inspeção técnica periódica dos veículos de rodas

5

Acordo de 1998 relativo ao estabelecimento de regulamentos técnicos globais aplicáveis aos veículos de rodas, aos seus equipamentos e peças

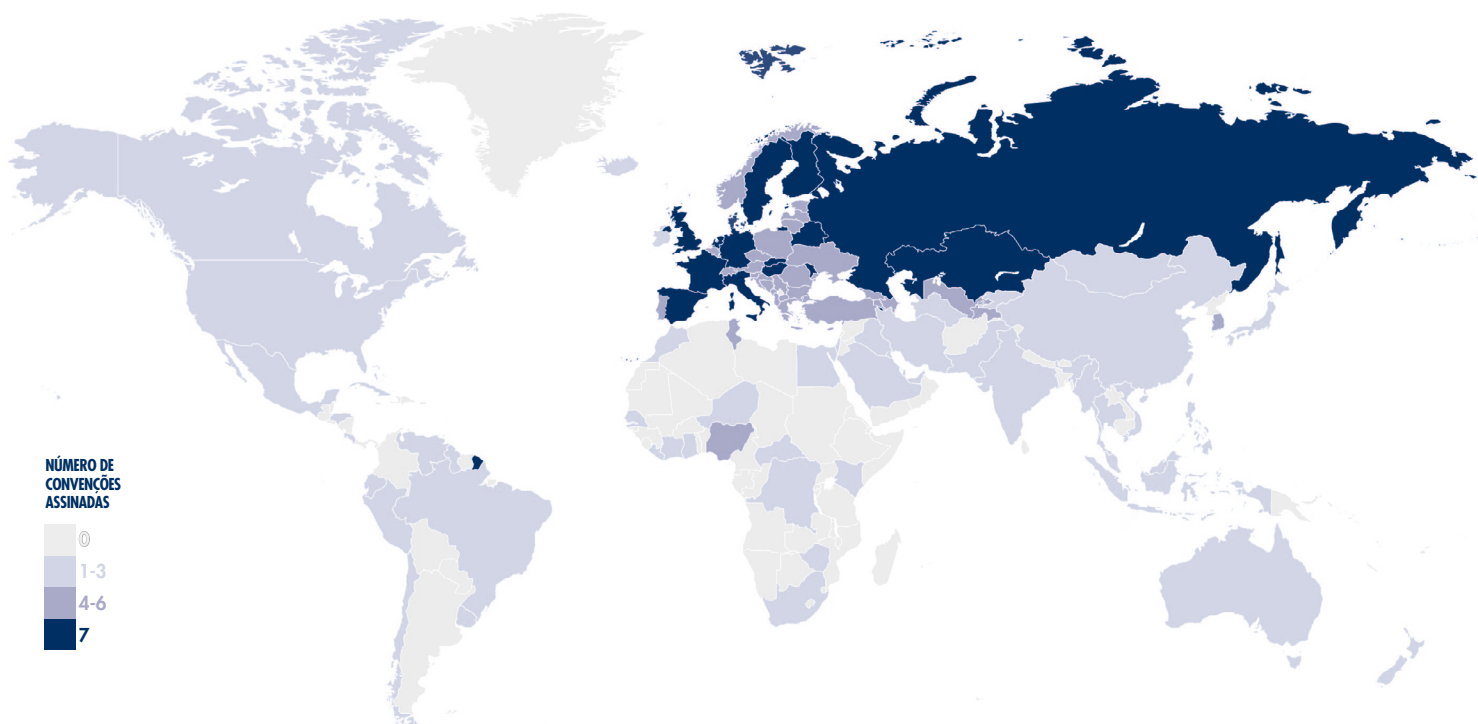
6

Acordo de 1957 relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada (ADR)

7

Acordo de 1970 relativo ao trabalho das tripulações dos veículos que efetuam transporte rodoviário internacional (AETR)

As convenções servem de base para que os Estados criem/elaborem marcos jurídicos nacionais que previnam mortes e lesões causadas por acidentes rodoviários. A governança da segurança rodoviária tem a ver, acima de tudo, com a vontade política de criar e executar estratégias e programas nacionais. As resoluções da Assembleia Geral das Nações Unidas sobre o “melhoramento da segurança rodoviária mundial” incentivam todos os Estados-Membros a aderir às convenções e acordos.



VISÃO GERAL: SETE CONVENÇÕES PRIORITÁRIAS DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

1. Convenção de 1968 sobre a circulação rodoviária

A Convenção de 1968 estabelece regras sobre todos os aspetos do tráfego rodoviário e da segurança rodoviária, e serve de referência para a legislação nacional. Descreve o comportamento todos os utentes da estrada, como por exemplo, o que devem condutores e peões fazer em cruzamentos e intersecções. Promove o comportamento seguro dos utentes da estrada.

2. Convenção de 1968 sobre a sinalização rodoviária

A Convenção prevê mais de 250 sinais de trânsito, sinais e marcas rodoviárias acordados.

Classifica os sinais de trânsito em três classes (advertência de perigo, obrigatória e informativa), define cada uma delas e descreve as suas características para garantir visibilidade e legibilidade. Centra-se na segurança das infraestruturas que contribui para uma mobilidade mais segura.

3. Acordo de 1958 relativo à adoção de regulamentos técnicos harmonizados das Nações Unidas aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças que podem ser montados ou utilizados nestes e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas com base nesses regulamentos das Nações Unidas

O acordo estabelece o quadro jurídico para adoção de regulamentos harmonizados das Nações Unidas para todos os tipos de veículos de rodas fabricados, especificamente relacionados com os aspetos de segurança e ambientais. Abrange mais de 140 Regulamentos das Nações Unidas (tais como capacetes, sistemas de travagem, pneus, cintos de segurança). As peças e equipamentos que tenham sido homologados de acordo com estes exigentes requisitos de segurança ostentam a marca E, um símbolo importante para a indústria e consumidores. Melhora a segurança e o ambiente, facilita o tráfego rodoviário internacional e elimina as barreiras técnicas ao comércio internacional. Também promove veículos seguros e amigos do ambiente.

4. Acordo de 1997 relativo à adoção de regras uniformes aplicáveis à inspeção técnica periódica dos veículos de rodas

O Acordo estabelece o quadro jurídico para a inspeção dos veículos de rodas e para o reconhecimento mútuo dos certificados de inspeção para a circulação transfronteiriça de veículos rodoviários. As suas regras abrangem o desempenho ambiental e a segurança dos veículos em circulação. O acordo promove a segurança e o respeito pelo ambiente por parte dos veículos durante toda a sua vida útil.

5. Acordo de 1998 relativo ao estabelecimento de regulamentos técnicos mundiais aplicáveis aos veículos de rodas, e seus equipamentos e peças

O Acordo serve de marco para a elaboração de regulamentos técnicos mundiais relativos à segurança dos veículos e eficiência ambiental, incluindo controlo eletrónico de estabilidade, impactos laterais, procedimentos para medição de emissões. Novos regulamentos são adicionados conforme necessário para acompanhar o progresso evolutivo em matéria de segurança e tecnologia.

6. Acordo de 1957 relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada (ADR)

Este Acordo e os seus anexos, que são atualizados de dois em dois anos (versão mais recente, ADR 2019), descrevem o nível de segurança mais elevado, aceitável para todas as partes contratantes, ao permitirem o transporte rodoviário de mercadorias perigosas nos seus territórios, tendo devidamente em conta considerações de custo-benefício versus segurança. Define as mercadorias perigosas que podem ser transportadas internacionalmente, bem como as condições de transporte, e estabelece requisitos relativos às operações, à formação dos motoristas e à construção dos veículos. Com veículos e equipamentos de transporte testados, certificados e inspecionados regularmente, com motoristas devidamente treinados e com um sistema de comunicação de risco robusto e eficiente para responder a situações de emergência, conseguimos operações de transporte rodoviário mais seguras.

7. Acordo europeu de 1970 relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transporte rodoviário internacional (AETR)

O Acordo regula os tempos de condução e os períodos de repouso dos condutores profissionais. Define os dispositivos de controlo utilizados para controlar esses períodos e estabelece os requisitos técnicos relativos à sua construção, ensaio, instalação e inspeção. O Acordo estabelece igualmente requisitos para a verificação do tempo de condução pelas autoridades competentes. Ao regulamentar os períodos de condução e de repouso dos condutores de veículos comerciais que efetuam transportes internacionais, o Acordo contribui para a prevenção de acidentes rodoviários causados por condução durante horas excessivas e cria igualmente um quadro de igualdade no sector dos transportes rodoviários ao promover a "concorrência leal".

O presente Acordo entra em vigor 180 dias após o depósito do instrumento. O período compreendido entre a adesão e a entrada em vigor destina-se a permitir que os governos se preparem para a sua aplicação. Geralmente, após a entrada em vigor de um tratado num país, não é possível invocar a legislação nacional como fundamento para a sua não implementação, a menos que a Convenção preveja especificamente a implementação progressiva ou períodos transitórios após a entrada em vigor.

DEVEMOS ALCANÇAR

O rápido crescimento do número de veículos e utentes das estradas e o aumento do comércio, da globalização e da urbanização, juntamente com as chocantes taxas globais de acidentes rodoviários, sublinham a necessidade crucial de promover ativamente a segurança rodoviária em todo o mundo. Nunca antes os transportes, a mobilidade e o desenvolvimento sustentável estiveram tão interligados e interdependentes, como também se reflete nos objectivos de desenvolvimento sustentável (ODS) 3.6 e 11.2. A sustentabilidade deve andar acompanhada com a segurança, que depende da aplicação de normas acordadas internacionalmente e da harmonização da resposta mundial; a construção de uma cultura de segurança em todos os níveis e para além de todas as fronteiras, com maior vontade política e com a governança como elemento central. As conquistas consistem não só na mera redução dos acidentes rodoviários, mas também na valorização da vida humana ao mais alto nível. Cada indivíduo no nosso planeta merece viver uma vida segura, saudável e próspera.

INCORPORAÇÃO COMO PARTE CONTRATANTE

Todas as Convenções acima mencionadas entraram em vigor, mas permanecem abertas a todos os Estados membros das Nações Unidas que pretendam tornar-se Partes Contratantes, mediante a apresentação de “um instrumento de ratificação ou adesão” ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas. Normalmente, tornar-se Parte Contratante de uma Convenção após a sua entrada em vigor requer adesão, ao passo que a ratificação é necessária para os Estados signatários.

Um instrumento de adesão é um documento legal (ver modelo de instrumento no Anexo 5), a ser assinado e transmitido através das Missões Permanentes ao Secretário-Geral das Nações Unidas, à Sede das Nações Unidas em Nova Iorque. Na prática, a Seção de Tratados do Gabinete de Assuntos Jurídicos, localizada na sede das Nações Unidas em Nova Iorque, receberá, revirá e aceitará, mediante depósito, o instrumento de adesão. Só o Chefe de Estado, o Chefe de Governo ou o Ministro dos Negócios Estrangeiros podem assinar o instrumento de adesão. A incorporação destas Convenções das Nações Unidas sobre Segurança Rodoviária como Parte Contratante não implica qualquer obrigação financeira ou quota.

Antes da assinatura e do depósito do instrumento de adesão pelo Chefe de Estado, pelo Chefe de Governo ou pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, seguem-se geralmente procedimentos constitucionais internos para que o Estado tome uma decisão formal de se tornar Parte Contratante de uma Convenção. Isto significa, em alguns casos, que o Parlamento deve dar o seu acordo ou que o Tribunal Constitucional do país deve rever o tratado em causa para confirmar formalmente que o instrumento não contém disposições contrárias à Constituição (controlo jurisdicional). Noutros casos, é necessária a aprovação de diferentes conselhos ou outras instituições governamentais para que o instrumento de adesão possa ser apresentado. A experiência mostra que é eficaz que as autoridades nacionais envolvidas realizem as seguintes atividades:

- a. Traduzir o instrumento jurídico na sua língua nacional;
- b. Realizar e apresentar uma análise custo-benefício, delineando os recursos (fiscais ou humanos) necessários para a implementação (por exemplo, formação, nomeação de autoridades de certificação ou agências de execução);
- c. Listar as reformas jurídicas nacionais que se considerem necessárias;
- d. Consultar os representantes da indústria e da sociedade civil para garantir total transparência e segurança jurídica a todos os afetados pelas novas normas.

Uma vez depositados os instrumentos de adesão a estas convenções, a sua entrada em vigor terá lugar após o período de tempo designado. Como referência, as duas Convenções de 1968 entram em vigor 12 meses após o depósito do instrumento; o Acordo ADR entra em vigor apenas 30 dias após o depósito do instrumento, estando previstos períodos mais longos para a entrada em vigor dos anexos técnicos; os Acordos de 1958, 1997 e 1998 preveem um período de sessenta dias entre a adesão e a entrada em vigor. O período entre a adesão e a entrada em vigor destina-se a permitir que os governos se preparem para a implementação. A menos que a Convenção preveja especificamente a aplicação progressiva ou períodos transitórios após a entrada em vigor, uma vez que um tratado entre em vigor num país, não é geralmente possível invocar a legislação nacional como fundamento para a não aplicação.

A Seção de Tratados do Gabinete dos Assuntos Jurídicos das Nações Unidas, sediada na sede das Nações Unidas em Nova Iorque, será responsável pelas funções de depositário do Secretário-Geral. Para mais informações sobre a adesão e outros procedimentos e requisitos legais relativos aos tratados, consulte o Manual dos Tratados:

https://treaties.un.org/Pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1_en.xml

O Comité dos Transportes Terrestres da UNECE, o seu Fórum Mundial para a Harmonização dos Regulamentos aplicáveis a Veículos (WVP.29), o seu Grupo de Trabalho sobre Segurança Rodoviária, atualmente conhecido como Fórum Mundial da Segurança Rodoviária (WP.1), ou o seu Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas (WVP.15) podem facilitar a adesão e a implementação, fornecendo aconselhamento e formação.

Mais informações: <http://www.unece.org/trans/welcome.html>

ANEXO 5 - MODELO DE INSTRUMENTO DE ADESÃO

**(A assinar pelo Chefe de Estado, Chefe de Governo ou
Ministro dos Negócios Estrangeiros)**

ADESÃO

CONSIDERANDO QUE o/a [título do tratado, convenção, acordo, etc.] foi [concluído, aprovado, aberto para assinatura, etc.] em [local] em [data],

AGORA, PORTANTO, EU, [nome e título do Chefe de Estado, Chefe de Governo ou Ministro dos Negócios Estrangeiros] declaro que o Governo de [nome do Estado], tendo examinado o referido [tratado, convenção, acordo, etc.], a ele adere e se compromete a cumprir fielmente suas disposições.

EM TESTEMUNHO DE QUE, Assinei o presente instrumento de adesão em [local] em [data],

[Assinatura]

ESTADO DE ADESÃO

	CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	REGULAMENTOS PARA OS VEÍCULOS, 1958	INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS, 1997	REGULAMENTOS MUNDIAIS SOBRE VEÍCULOS, 1998	MERCADORIAS PERIGOSAS POR RODOVIAS (ADR), 1957	TRABALHO DA TRIPULAÇÃO DE VEÍCULOS (AETR), 1970
Afeganistão							
África do Sul	■		■		■		
Albânia	■	■	■	■		■	■
Alemanha	■	■	■	■	■	■	■
Andorra						■	■
Angola							
Antiga e Barbuda							
Arábia Saudita	■						
Argélia							
Argentina							
Arménia	■	■	■				■
Austrália			■		■		
Áustria	■	■	■	■		■	■
Azerbaijão	■	■	■		■	■	■
Bahamas	■						
Bahrein	■	■					
Bangladesh							
Barbados							
Bélgica	■	■	■	■		■	■
Belize							
Benim							
Bielorrússia	■	■	■	■	■	■	■
Bolívia							
Bósnia Herzegovina	■	■	■			■	■
Botswana							
Brasil	■	■					

	CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	REGULAMENTOS PARA OS VEÍCULOS, 1958	INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS, 1997	REGULAMENTOS MUNDIAIS SOBRE VEÍCULOS, 1998	MERCADORIAS PERIGOSAS POR RODOVIAS (ADR), 1957	TRABALHO DA TRIPULAÇÃO DE VEÍCULOS (AETR), 1970
Brunei							
Darussalam							
Bulgária	■	■	■	■		■	■
Burkina-Faso							
Burundi							
Butão							
Cabo Verde	■						
Camarões							
Camboja							
Canadá					■		
Catar	■						
Cazaquistão	■	■	■	■	■	■	■
Chade							
Chile	■	■					
China					■		
Chipre		■	■	■	■	■	■
Colômbia							
Comores							
Costa de Marfim	■	■					
Costa Rica	■	■					
Croácia	■	■	■			■	■
Cuba	■	■					
Dinamarca	■	■	■	■		■	■
Djibuti							
Domínica							
Egito			■				
El Salvador							

■ Ratificação, adesão, assinatura definitiva

■ Assinatura

	CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	REGULAMENTOS PARA OS VEÍCULOS, 1958	INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS, 1997	REGULAMENTOS MUNDIAIS SOBRE VEÍCULOS, 1998	MERCADORIAS PERIGOSAS POR RODOVIAS (ADR), 1957	TRABALHO DA TRIPULAÇÃO DE VEÍCULOS (AETR), 1970
Emirados Árabes Unidos							
Equador							
Eritreia							
Eslováquia							
Eslovênia							
Espanha							
Estados Federados de Micronésia							
Estados Unidos da América							
Estônia							
Etiópia							
Federação Russa							
Fiji							
Filipinas							
Finlândia							
França							
Gabão							
Gâmbia							
Gana							
Geórgia							
Granada							
Grécia							
Guatemala							
Guiana							
Guiné							

	CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	REGULAMENTOS PARA OS VEÍCULOS, 1958	INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS, 1997	REGULAMENTOS MUNDIAIS SOBRE VEÍCULOS, 1998	MERCADORIAS PERIGOSAS POR RODOVIAS (ADR), 1957	TRABALHO DA TRIPULAÇÃO DE VEÍCULOS (AETR), 1970
Guiné Equatorial							
Guiné-Bissau							
Haiti							
Honduras							
Hungria							
Íemen							
Ilhas Salomão							
Ilhas Marshall							
Índia							
Indonésia							
Irão							
Iraque							
Irlanda							
Islândia							
Israel							
Itália							
Jamaica							
Japão							
Jordânia							
Kiribati							
Kuwait							
Lesoto							
Letônia							
Líbano							
Libéria							
Líbia							

 Ratificação, adesão, assinatura definitiva

 Assinatura

	CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	REGULAMENTOS PARA OS VEÍCULOS, 1958	INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS, 1997	REGULAMENTOS MUNDIAIS SOBRE VEÍCULOS, 1998	MERCADORIAS PERIGOSAS POR RODOVIAS (ADR), 1957	TRABALHO DA TRIPULAÇÃO DE VEÍCULOS (AETR), 1970
Liechtenstein/Listenstaine							
Lituânia							
Luxemburgo							
Madagáscar							
Malásia							
Malawi							
Maldivas							
Mali							
Malta							
Marrocos							
Maurícia							
Mauritânia							
México							
Moçambique							
Mónaco							
Mongólia							
Montenegro							
Myanmar							
Namíbia							
Nauru							
Nepal							
Nicarágua							
Níger							
Nigéria							
Norte Macedónia							
Noruega							
Nova Zelândia							

	CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	REGULAMENTOS PARA OS VEÍCULOS, 1958	INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS, 1997	REGULAMENTOS MUNDIAIS SOBRE VEÍCULOS, 1998	MERCADORIAS PERIGOSAS POR RODOVIAS (ADR), 1957	TRABALHO DA TRIPULAÇÃO DE VEÍCULOS (AETR), 1970
Oman							
Países Baixos							
Palau							
Palestina							
Panamá							
Papua Nova Guiné							
Paquistão							
Paraguai							
Perú							
Polónia							
Portugal							
Quênia							
Quirguistão							
Reino Unido							
República Árabe da Síria							
República Centro-Africana							
República Checa							
República da Coreia							
República da Moldávia							
República Democrática do Congo							
República Democrática Popular Laos							

 Ratificação, adesão, assinatura definitiva

 Assinatura

	CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	REGULAMENTOS PARA OS VEÍCULOS, 1958	INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS, 1997	REGULAMENTOS MUNDIAIS SOBRE VEÍCULOS, 1998	MERCADORIAS PERIGOSAS POR RODOVIAS (ADR), 1957	TRABALHO DA TRIPULAÇÃO DE VEÍCULOS (AETR), 1970
República do Congo							
República Dominicana							
República Popular Democrática da Coreia							
República Unida da Tanzânia							
Roménia							
Ruanda							
Samoa							
Santa Lúcia							
Santa Sé							
Santo Tomé e Príncipe							
São Cristóvão e Neves							
São Marino							
São Vicente e Granadinas							
Senegal							
Serra Leoa							
Sérvia							
Seychelles							
Singapura							
Somália							
Sri Lanka							
Suazilândia							

	CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, 1968	REGULAMENTOS PARA OS VEÍCULOS, 1958	INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS, 1997	REGULAMENTOS MUNDIAIS SOBRE VEÍCULOS, 1998	MERCADORIAS PERIGOSAS POR RODOVIAS (ADR), 1957	TRABALHO DA TRIPULAÇÃO DE VEÍCULOS (AETR), 1970
Sudão							
Sudão do Sul							
Suécia							
Suíça							
Suriname							
Tailândia							
Tajiquistão							
Timor-Leste							
Togo							
Tonga							
Trindade e Tobago							
Tunísia							
Turcomenistão							
Turquia							
Tuvalu							
Ucrânia							
Uganda							
União Europeia						*	
Uruguai							
Usbequistão							
Vanuatu							
Venezuela							
Vietname							
Zâmbia							
Zimbabwe							

 Ratificação, adesão, assinatura definitiva

 Assinatura

* A União Europeia exige que seus Estados membros apliquem os requisitos dos Anexos A e B do ADR ao tráfego doméstico (diretiva 2008/68 / CE).

BENEFÍCIOS DO ESTATUTO DA PARTE CONTRATANTE

■ ANO - CONVENÇÃO/ACORDO



1968 CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA

■ BENEFÍCIOS DA RATIFICAÇÃO

Esta Convenção é a base dos utilizadores seguros, que estabelece regras da estrada a seguir pelos condutores e peões em países de todo o mundo. Garante requisitos técnicos a satisfazer pelos veículos a matricular, condições a atingir para a admissão de veículos ao tráfego internacional e uma autorização de condução a emitir apenas após verificação dos conhecimentos e aptidões necessárias para conduzir uma categoria específica de veículos.

A adesão constitui uma oportunidade para aplicar as boas práticas comprovadas e a experiência adquirida na Convenção, a fim de tornar o tráfego rodoviário mais seguro. Os benefícios da adesão incluem também a facilitação do tráfego rodoviário internacional e o aumento da segurança rodoviária através da adopção de regras de tráfego uniformes. A aplicação desta convenção ajuda a prevenir eficazmente os acidentes rodoviários e aumenta o comércio internacional e o turismo.

A adesão prevê não só a possibilidade de participar na elaboração das alterações à Convenção, mas também de estar ligada à rede global de peritos.

■ PLATAFORMA INTERGOVERNAMENTAL

Sobre o WP.1

O Fórum Global da UNECE para a Segurança do Tráfego Rodoviário (WP.1) é o principal órgão de coordenação na área da segurança rodoviária, em conjunto com as Convenções sobre Circulação Rodoviária e Sinalização rodoviária. Em cooperação com outros grupos de trabalho relevantes, desenvolve e mantém actualizadas as Convenções sobre circulação rodoviária, sobre sinalização rodoviária e sobre outros instrumentos jurídicos relevantes. Oferece uma plataforma abrangente que permite a cooperação e o intercâmbio de informações e boas práticas. As recomendações das "melhores" práticas são então seleccionadas através da sua elaboração.

Participação no WP.1

O WP.1 está aberto a todos os Estados-Membros das Nações Unidas, organizações não governamentais (ONG) com estatuto consultivo do Conselho Económico e Social (ECOSOC) e ONG com estatuto consultivo não-ECOSOC, a convite do secretariado.

O WP.1 reúne-se duas vezes por ano, geralmente em março e setembro. Qualquer informação adicional sobre o processo para solicitar o convite ou pedidos de informação pode ser feita através de [contact us](mailto:contactus@unece.org)[1].

O acesso à informação sobre as reuniões do WP.1 (calendário, agenda, documentação e relatórios) é livre e sem restrições na página de internet da UNECE.



1968 SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

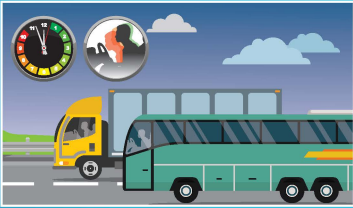
Esta Convenção obriga as suas Partes Contratantes a aceitar o seu elaborado sistema de sinalização rodoviária, sinais luminosos, símbolos e marcas rodoviárias. A aplicação desta Convenção permitirá usufruir de rigorosos sinais normalizados e respetivos símbolos para evitar interpretações erradas e distrações na condução. Garante a correcta colocação dos sinais e a utilização das inscrições neles apostas.

A adesão a esta Convenção traz os benefícios da facilitação do tráfego rodoviário internacional e aumenta a segurança rodoviária através da adopção de sinalização, sinais e marcações rodoviárias normalizadas que se revelaram eficazes nos países com melhor desempenho em matéria de segurança rodoviária. A adesão prevê não só a possibilidade de participar na elaboração de alterações à Convenção, mas também de estar ligada à rede global de peritos.

[1] <https://www.unece.org/trans/roadsafe/contactus.html>

BENEFÍCIOS DO ESTATUTO DA PARTE CONTRATANTE

■ ANO - CONVENÇÃO/ACORDO



1970 CONDUÇÃO E REPOUSO

■ BENEFÍCIOS DA RATIFICAÇÃO

Este Acordo visa evitar que os condutores e as tripulações dos veículos comerciais que efectuam transportes rodoviários internacionais conduzam por horas excessivas, regulando os períodos de trabalho e de repouso dos condutores de camiões e autocarros. Os benefícios da adesão incluem a adesão a um sistema bem estabelecido em que os períodos de condução e de repouso dos condutores profissionais são regulamentados e controlados, a fim de evitar acidentes graves causados por camiões e autocarros.

Este Acordo salva vidas ao impedir que os condutores profissionais de veículos comerciais conduzam horas excessivas e estejam fatigados.

■ PLATAFORMA INTERGOVERNAMENTAL

Sobre SC.1

O Grupo de Trabalho sobre Transportes Rodoviários da UNECE (SC.1) promove o desenvolvimento e a promoção do transporte internacional rodoviário - de mercadorias e passageiros - através da harmonização e simplificação das regras e requisitos do transporte rodoviário através do desenvolvimento e actualização de instrumentos jurídicos internacionais, recomendações não vinculativas e melhores práticas no transporte rodoviário internacional e supervisionando o trabalho do Grupo de Peritos em AETR.

Participação no SC.1

A participação no SC.1 e no Grupo de Peritos em AETR está aberta a todos os Estados-Membros da Comissão Económica para a Europa (ECE), aos Estados-Membros não membros da ECE, a convite do secretariado ou a pedido destes, e às ONG com estatuto consultivo do ECOSOC, a convite do secretariado.

O SC.1 reúne-se uma vez por ano em outubro. O Grupo de Peritos em AETR reúne-se três vezes por ano, geralmente em fevereiro, junho e outubro.

Qualquer informação adicional ou solicitação de convite pode ser feita através de [contact us](https://www.unece.org/trans/main/sc1/who/contact-form.html)[2].

O acesso à informação sobre as reuniões do SC.1 (calendário, agenda, documentação e relatórios) é livre e sem restrições na página de Internet da UNECE.

[2] <https://www.unece.org/trans/main/sc1/who/contact-form.html>

BENEFÍCIOS DO ESTATUTO DA PARTE CONTRATANTE

ANO - CONVENÇÃO/ACORDO



1958 REGULAMENTOS PARA OS VEÍCULOS

BENEFÍCIOS DA RATIFICAÇÃO

O presente Acordo constitui a base de veículos seguros. Os seus atuais 154 regulamentos técnicos harmonizados das Nações Unidas estabelecem o quadro regulamentar mundial para a certificação de veículos seguros, amigos do ambiente e seguros.

Alguns estudos[3] demonstraram que a aplicação dos regulamentos das Nações Unidas resulta numa redução estimada de 20 a 33% do número de mortes na estrada.

Ao permitir um sistema de reconhecimento recíproco das aprovações, concedido pelas Partes Contratantes do Acordo, os mesmos estudos[3] demonstraram um benefício económico de 0,26 a 0,72% de crescimento do PIB.

A adesão prevê não só a possibilidade de participar na elaboração de novos regulamentos ou na alteração dos existentes, mas também de estar ligada à rede global de peritos.

PLATAFORMA INTERGOVERNAMENTAL

Sobre o WR.29

O Fórum Mundial da UNECE para a Harmonização das Regulamentações sobre Veículos (WP.29) elabora os três Acordos sobre Veículos. O Fórum Mundial tem seis grupos de trabalho subsidiários, que tratam de diferentes tópicos. Eles abrangem Segurança Geral, Segurança Passiva, Ruído e Pneus, Luzes e sua Instalação, Poluição e Energia e Veículos Automáticos/Autónomos e Conectados.

Participação no WR.29

A participação no Fórum Mundial e nos seus grupos de trabalho está aberta a todos os Estados-Membros das Nações Unidas, às organizações não governamentais acreditadas que representam tanto os consumidores como a indústria, e a peritos individuais convidados.

O Fórum Mundial reúne-se três vezes por ano, em Fevereiro, Junho e Novembro, e os grupos de trabalho individuais têm duas reuniões anuais.

Mediante pedido, o secretariado pode enviar convites/catras para efeitos de vistos; os pedidos de informação podem ser feitos através de contact us[4].

O acesso à informação sobre as reuniões do WR.29 (calendário, agenda, documentação e relatórios) é livre e sem restrições na página da internet da UNECE.



1997 INSPEÇÕES DOS VEÍCULOS

O sistema de inspeções técnicas periódicas descrito no acordo e na respectiva Resolução R.E.6 destina-se a verificar que os veículos em circulação são mantidos em condições seguras e amigas do ambiente ao longo de toda a sua vida útil.

O benefício das inspeções técnicas periódicas é que pode diminuir uma série de defeitos técnicos dos veículos, o que, por sua vez, pode evitar acidentes rodoviários - até 40% nos países de baixos rendimentos[5].

A adesão prevê não só a possibilidade de participar na elaboração de alterações ao Acordo, mas também de estar ligado à rede global de peritos.



1998 REGULAMENTOS PARA OS VEÍCULOS

Os 20 regulamentos técnicos globais deste acordo apresentam os requisitos ambientais e de segurança dos veículos ao mais alto nível. Os benefícios da segurança rodoviária decorrentes da aplicação desses regulamentos mostraram reduções até 20% do número de mortes na estrada [6].

A adesão prevê não só a possibilidade de participar na elaboração de novos regulamentos ou na alteração dos existentes, mas também de estar ligada à rede global de peritos.

[3] Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor IDB, ECLAC, Nov 2019

[4] <http://www.unece.org/trans/main/wp29/who.html>

[5] Redução do número de mortos em acidentes rodoviários na Costa Rica através da introdução de inspeções técnicas pelo Governo em 2002 (Prof. Schulz e S. Scheler; 2019)

[6] Cálculos próprios, com base em "The potential for vehicle safety standards to prevent deaths and injuries in Argentina, Brazil, Chile and Mexico: a 2018 update (TRL, Março de 2019)".

BENEFÍCIOS DO ESTATUTO DA PARTE CONTRATANTE

■ ANO - CONVENÇÃO/ACORDO



1957 MERCADORIAS PERIGOSAS

■ BENEFÍCIOS DA RATIFICAÇÃO

O ADR prevê um elevado nível de segurança e protecção durante o transporte internacional de mercadorias perigosas. As disposições do ADR são desenvolvidas para prevenir acidentes, geralmente graves, durante a carga, descarga e transporte e para atenuar o mais possível os efeitos em caso de incidente ou acidente.

O ADR é uma ferramenta importante de facilitação do comércio e do atravessamento de fronteiras. Permite que as transportadoras de um País Contratante transportem mercadorias perigosas do seu país através de, e para qualquer outro País Contratante sem requisitos adicionais impostos pelos países no percursos ou de destino.

O ADR também facilita o transporte e o comércio de mercadorias perigosas entre as Partes Contratantes com reconhecimento mútuo das embalagens, do veículo, da cisterna e dos certificados do condutor.

■ PLATAFORMA INTERGOVERNAMENTAL

Sobre o WP.15

O Grupo de Trabalho da UNECE para o Transporte de Mercadorias Perigosas (WP.15) desenvolve e actualiza o ADR. O WP.15 trabalha na segurança e protecção do transporte de mercadorias perigosas.

Participação no WP.15

Qualquer Estado membro da ONU pode participar nas suas actividades. As organizações não governamentais (ONG) com estatuto consultivo do Conselho Económico e Social (ECOSOC) e as ONG com estatuto consultivo não ECOSOC, após aprovação da WP.15, podem participar na capacidade consultiva.

O WP.15 reúne-se duas vezes por ano, em maio e novembro. Qualquer informação adicional sobre o processo para solicitar o convite ou pedidos de informação pode ser feita através do nosso contacto[7].

O acesso à informação sobre as reuniões do WP.15 (calendário, agenda, documentação e relatórios) é livre e sem restrições na página da internet da UNECE [8].

[7] <http://www.unece.org/trans/danger/who.html>

[8] <http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>