

Declaración de Brasilia

Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados Brasilia, 18-19 de noviembre de 2015

PP1. Nosotros, los Ministros y jefes de delegación, reunidos en Brasilia (Brasil) los días 18 y 19 de noviembre de 2015 para celebrar la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, en coordinación con representantes de organizaciones internacionales, regionales y subregionales, organizaciones no gubernamentales, instituciones académicas y el sector privado, incluidas fundaciones filantrópicas y empresas donantes;

PP2. *Reconociendo* el liderazgo del Gobierno de la República Federativa del Brasil en la preparación y organización de esta Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, así como el liderazgo de los Gobiernos de la Federación de Rusia y la Sultanía de Omán en la conducción del proceso de aprobación de las resoluciones conexas de la Asamblea General de las Naciones Unidas;

PP3. *Preocupados* por el hecho de que, según el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015* de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el tránsito sigue siendo un importante obstáculo para el desarrollo, un grave problema de salud pública y una de las principales causas de muerte y lesiones en todo el mundo, puesto que los accidentes matan a más de 1,25 millones de personas y causan lesiones a hasta 50 millones de personas cada año, y el 90% de esos accidentes se producen en los países en desarrollo;¹

PP4 *Subrayando* la importante función de la salud pública en la reducción del número de víctimas mortales y heridos en accidentes de tránsito y en la mejora de los resultados sanitarios, así como la función de los sistemas de salud, en particular a través de la cobertura sanitaria universal;

PP5. *Preocupados también* por el hecho de que los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en niños y jóvenes de 15 a 29 años de edad en todo el mundo y observando que más de dos tercios de las víctimas de accidentes de tránsito son hombres²;

PP6. *Reconociendo* que el sufrimiento humano, sumado a los costos mundiales estimados en USD 1 850 000 millones³ cada año, hace que la reducción de las muertes y lesiones por accidentes de tránsito sea una prioridad urgente de desarrollo, y que invertir en seguridad vial tenga un efecto positivo en la salud pública y la economía;

PP7. *Recordando* las recomendaciones de la Declaración de Moscú, adoptadas en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en 2009;

¹ OMS, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015.

² OMS, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015.

³ iRAP, *The Global Cost of Road Crashes*, 2013.

PP8. *Convencidos* de que una cooperación internacional multisectorial adecuada y la actuación en diferentes sectores del ámbito nacional son necesarias para alcanzar el objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de «estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo»;

PP9. *Acogiendo con agrado* la inclusión, en el objetivo 3 de desarrollo sostenible (ODS) de la Agenda para el desarrollo sostenible 2030, de una meta encaminada a «reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo» para 2020 y *afirmando* nuestra voluntad de intensificar la actuación nacional y la cooperación internacional con objeto de alcanzar dicha meta;

PP10. *Reconociendo* la necesidad de que los países introduzcan disposiciones, o mejoren y refuercen las existentes, para la vigilancia de las lesiones graves por accidentes de tránsito a fin de facilitar la adopción de medidas que permitan cumplir, para 2020, la meta de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito en el mundo;

PP11. *Acogiendo con agrado también* la inclusión de una meta encaminada a «proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos [y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad» para 2030, en el marco del ODS 11 como parte integral de la Agenda para el desarrollo sostenible 2030;

PP12. *Tomando nota* de que la gran mayoría de las muertes y lesiones debidas a accidentes de tránsito se pueden predecir y prevenir y que transcurrida ya la mitad del Decenio de Acción aún queda mucho por hacer, a pesar de que se han registrado algunos progresos y mejoras en muchos países, en particular en los países en desarrollo;

PP13. *Reconociendo* que centrarse exclusivamente en los usuarios de la red vial como causa de los accidentes de tránsito es inadecuado e insuficiente, puesto que los accidentes se deben a múltiples causas, muchas de las cuales están vinculadas a determinantes sociales y a factores de riesgo;

PP14. *Acogiendo con satisfacción* el reconocimiento por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible de 2012 (Río+20) de que la mejora de la seguridad vial puede contribuir al logro de objetivos internacionales de desarrollo más amplios y de que el transporte y la movilidad son aspectos esenciales del desarrollo sostenible;

PP15. *Reafirmando* que proporcionar las condiciones y servicios básicos para abordar la seguridad vial es principalmente responsabilidad de los gobiernos;

PP16. *Reconociendo* sin embargo que es una responsabilidad común avanzar hacia un mundo sin víctimas mortales y lesiones graves por accidentes de tránsito, y que abordar los problemas relativos a la seguridad vial exige la colaboración de múltiples partes interesadas;

PP17. *Teniendo en cuenta* la importante contribución de la seguridad pasiva a los avances conseguidos en la prevención de víctimas mortales y lesiones por accidentes de tránsito, y alentando a la industria automovilística y la de equipo de seguridad_a que sigan intensificando sus esfuerzos por aumentar los niveles de seguridad pasiva en todo el mundo;

PP18. *Teniendo en cuenta* que las muertes y lesiones por accidentes de tránsito son también un problema de equidad social, puesto que las personas pobres y vulnerables son la mayoría de las veces también usuarios vulnerables de las vías de tránsito (peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de dos o tres ruedas y pasajeros de medios de transporte públicos poco seguros), que se ven afectados de forma desproporcionada y expuestos a riesgos y accidentes de tránsito, lo que puede conducir a un ciclo de pobreza exacerbado por la pérdida de ingresos; y *recordando* que el objetivo de las políticas de seguridad vial debería ser velar por la seguridad de todos los usuarios;

PP19. *Reconociendo* que la seguridad vial exige abordar problemas más amplios de acceso equitativo a la movilidad, y que la promoción de medios de transporte sostenibles, en particular un transporte público seguro y los desplazamientos a pie o en bicicleta seguros, es un elemento fundamental de la seguridad vial;

PP20. *Subrayando* la importancia de prestar la debida atención a las cuestiones de movilidad urbana sostenible y a la mejora de la accesibilidad a destinos, actividades, servicios y bienes en la redacción de la Nueva Agenda Urbana, que se adoptará en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), que se celebrará en Quito (Ecuador) en octubre de 2016;

PP21. *Reafirmando* la función e importancia de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial —como las Convenciones sobre la circulación vial de 1949 y 1968, la Convención sobre la señalización vial de 1968, los acuerdos sobre reglamentos técnicos aplicables a los vehículos de 1958 y 1998, el Acuerdo sobre la Inspección Técnica de Vehículos de 1997, y el Acuerdo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas de 1957;

PP22. *Elogiando* a los Estados que han adoptado legislación completa sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, dispositivos protectores para niños y cascos, la conducción en estado de ebriedad y la velocidad, y *poniendo de relieve* otros factores de riesgo como las afecciones médicas y los medicamentos que afectan a la seguridad de la conducción, la fatiga, el consumo de narcóticos, drogas psicotrópicas y sustancias psicoactivas, los teléfonos móviles y otros dispositivos electrónicos y de envío de mensajes de texto;

PP23. *Teniendo en cuenta* la crucial importancia de las medidas encaminadas a hacer cumplir la legislación del tránsito con el apoyo de prácticas inteligentes de vigilancia de los riesgos, y la función de las campañas de concienciación en la prevención de los accidentes de tránsito y en la reducción de las lesiones y daños que provocan;

PP24. *Reconociendo* el compromiso de los Estados y la sociedad civil con la seguridad vial, que se pone de manifiesto en la observancia anual del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, y de las semanas mundiales de las Naciones Unidas sobre la seguridad vial;

PP25. *Reconociendo* los progresos registrados en algunos países con respecto al acceso universal a la salud y a la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito antes, durante y después de su hospitalización y durante su reinserción, en particular mediante el refuerzo de la gestión de un elevado número de víctimas;

PP26. *Reconociendo* la labor del sistema de las Naciones Unidas, en particular el liderazgo de la OMS en calidad de coordinadora, que colabora estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, sobre todo la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), en el establecimiento de un Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, el compromiso del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), entre otros organismos, en apoyo de esas iniciativas, así como la del Banco Mundial y los bancos regionales de desarrollo a favor de la aplicación de proyectos y programas de seguridad vial, especialmente en países en desarrollo;

PP27. *Subrayando* la función del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial como mecanismo consultivo que facilita la cooperación internacional en materia de seguridad vial;

PP28. *Acogiendo* con agrado el establecimiento del Grupo Consultivo de Alto Nivel sobre el Transporte Sostenible, y tomando nota del nombramiento del Enviado Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, que constituyen mecanismos eficientes para fomentar acciones internacionales encaminadas a reducir el número mundial de muertes y lesiones debidas a accidentes de tránsito;

PP29. *Invitando* a los gobiernos y a todas las partes interesadas pertinentes a que colaboren con el Grupo Consultivo de Alto Nivel del Secretario General de las Naciones Unidas sobre el Transporte Sostenible y a que presten la debida consideración a sus recomendaciones sobre seguridad vial;

PP30. *Teniendo en cuenta* la importancia de fortalecer la capacidad y mantener la cooperación internacional, por ejemplo fomentando la cooperación Sur-Sur y triangular, sobre todo entre países que comparten carreteras transfronterizas, para seguir apoyando los esfuerzos por mejorar la seguridad vial, especialmente en los países en desarrollo, y de proporcionarles, según proceda, apoyo financiero y técnico para ayudarles a cumplir los objetivos del Decenio de Acción y los de la Agenda para el desarrollo sostenible 2030;

PP31. *Resueltos* a aprender de experiencias anteriores y a aprovechar los logros ya conseguidos;

Por la presente renovamos nuestro compromiso con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y con la aplicación plena y oportuna del Plan mundial para el Decenio de Acción, y resolvemos:

Acciones recomendadas para el fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial, la mejora de la legislación, y la aplicación firme y constante de la ley

OP1. Alentar a los Estados que todavía no lo hayan hecho a designar y/o reforzar organismos principales financiados y mecanismos de coordinación conexos a nivel nacional o subnacional, así como a fortalecer la colaboración entre los gobiernos, en particular los órganos parlamentarios, la sociedad civil, las instituciones académicas, el sector privado y las fundaciones filantrópicas en ese ámbito;

OP2. Alentar a la sociedad civil, las instituciones académicas, el sector privado y las fundaciones filantrópicas a reforzar sus compromisos de acelerar la aplicación del Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020;

OP3. Invitar a los Estados que todavía no lo hayan hecho a que redoblen sus esfuerzos por elaborar y aplicar planes nacionales de seguridad vial y adoptar legislación completa y hacerla cumplir, en consonancia con el Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, con objeto de alcanzar la meta de aumentar la proporción de países que tienen una legislación completa sobre los principales factores de riesgo, en particular la no utilización de cinturones de seguridad, dispositivos protectores para niños y cascos, la conducción en estado de ebriedad y la velocidad, del 15% a al menos del 50% para 2020, como se acordó en la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas 64/255 de 2010;

OP4. Definir otros factores de riesgo que disminuyen la atención o las facultades durante la conducción, como las afecciones médicas y los medicamentos que influyen en la seguridad de la conducción, la fatiga, el consumo de narcóticos, drogas psicotrópicas y sustancias psicoactivas, o la distracción visual en la carretera, los teléfonos móviles y otros dispositivos electrónicos y de envío de mensajes de texto, y adoptar, según proceda, una legislación eficaz y basada en datos científicos;

OP5. Reforzar las estrategias de vigilancia de la red vial y las medidas para garantizar el cumplimiento de la reglamentación de tráfico, con objeto de reducir los accidentes de tránsito, por ejemplo fomentando la integración en materia de vigilancia e inspección de los organismos encargados de aplicar el reglamento, así como recopilando datos sobre la infraestructura vial y los accidentes de tránsito;

OP6. Mejorar la calidad de la compilación sistemática y consolidada de datos sobre la frecuencia en que ocurren los accidentes de tránsito, con información procedente de diversas fuentes, así como sobre la mortalidad, la morbilidad y las discapacidades, que incluya datos desglosados; a fin de abordar las cuestiones relativas a la fiabilidad de los datos y la infranotificación, la compilación de datos debe correr a cargo de las autoridades correspondientes, en particular la policía de tráfico y los servicios de salud, en consonancia con las normas y definiciones internacionales;

OP7. Invitar a la OMS a que siga normalizando las definiciones, indicadores y prácticas de notificación, en particular sobre las víctimas mortales y los heridos por accidentes de tránsito, así como los factores de riesgo, a fin de poder ofrecer información comparable; y partiendo de las mejores prácticas en ese ámbito;

OP8. Fomentar la investigación y la divulgación de sus conclusiones para sustentar la adopción de enfoques basados en datos probatorios respecto de la prevención de los accidentes de tránsito, las muertes y lesiones que provocan, y mitigar sus consecuencias;

OP9. Alentar a los Estados a que introduzcan nuevas tecnologías en la gestión del tránsito y sistemas de transporte inteligente con el fin de mitigar el riesgo de accidentes de tránsito y aumentar al máximo la eficiencia de la respuesta;

OP10. Alentar a los Estados que todavía no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de adherirse a los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, o ratificarlos, así como participar en las actividades de los foros especializados de las Naciones Unidas sobre transporte;

Acciones recomendadas para la promoción de carreteras más seguras y del uso de medios de transporte sostenible

OP11. Promover medios de transporte de calidad que sean ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, especialmente transporte público y no motorizado, así como la integración intermodal, como forma de mejorar la seguridad vial, la equidad social, la salud pública, el urbanismo, además de la resiliencia de las ciudades y los vínculos entre las zonas urbanas y las rurales, y en ese sentido tener en cuenta la seguridad vial y la movilidad como parte del esfuerzo por lograr un desarrollo sostenible;

OP12. Adoptar, aplicar y hacer cumplir políticas y medidas que protejan y promuevan de forma activa la seguridad de los peatones y los desplazamientos en bicicleta, por ejemplo calles peatonales y carriles y/o pistas para bicicletas, iluminación adecuada, cámaras de velocidad, señales y marcas viales, con objeto de mejorar también la seguridad vial y los resultados sanitarios generales, en particular la prevención de lesiones y de enfermedades no transmisibles;

OP13. Fijar y hacer cumplir límites de velocidad seguros y adecuados respaldados por las oportunas medidas de seguridad, como señales viales, cámaras de velocidad y otros mecanismos para limitar la velocidad, en particular cerca de colegios y zonas residenciales, para velar por la seguridad de todos los usuarios de las vías de tránsito;

OP14. Promover los esfuerzos destinados a garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las vías de tránsito aumentando la seguridad de la infraestructura vial, especialmente en las vías más peligrosas con una elevada tasa de accidentes, tanto de medios de transporte motorizados como no motorizados, mediante una planificación adecuada y evaluación de la seguridad, el diseño, la construcción y el mantenimiento de las vías, teniendo en cuenta la geografía del país;

OP15. Alentar a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), habida cuenta de que la mayoría de la muertes y lesiones por accidentes de tránsito ocurren en zonas urbanas, a que preste la debida consideración a la seguridad vial y al acceso a transportes públicos seguros y a medios de transporte no motorizados en la Nueva Agenda Urbana;

Acciones recomendadas para la protección de los usuarios vulnerables

OP16. Instar a los Estados a que promueva, adapten y apliquen políticas de seguridad vial encaminadas a proteger a los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito, como los niños, los jóvenes, las personas de edad avanzada y las personas con discapacidad, en consonancia con los instrumentos jurídicos pertinentes de las Naciones Unidas, en

particular la Convención sobre los Derechos del Niño y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad;

OP17. Tomar las medidas apropiadas para garantizar que las personas con discapacidad y otros usuarios con movilidad reducida accedan en igualdad de condiciones al entorno físico de carreteras y sus alrededores, así como al transporte, tanto en zonas urbanas como rurales;

OP18. Adoptar plenamente una perspectiva de género al elaborar y aplicar todas las políticas relativas a la movilidad y la seguridad vial, especialmente en carreteras y sus alrededores y en el transporte público;

OP19. Alentar a los Estados a que elaboren y apliquen legislación y políticas completas sobre las motocicletas, en particular con respecto a la formación, la expedición de permisos de conducir, la matriculación de vehículos, las condiciones de trabajo, y el uso de cascos y equipo de protección personal por parte de los motociclistas, dado el número desproporcionadamente alto y creciente de muertes y lesiones por accidentes en motocicleta en todo el mundo, especialmente en los países en desarrollo;

Acciones recomendadas para el desarrollo y promoción del uso de vehículos más seguros

OP20. Promover la adopción de políticas y medidas para aplicar la reglamentación de las Naciones Unidas sobre seguridad de los vehículos o normas nacionales equivalentes con objeto de que todos los vehículos motorizados nuevos cumplan la reglamentación mínima aplicable para la protección de los pasajeros y otros usuarios de las vías de tránsito y estén equipados de serie con cinturones de seguridad, airbags y sistemas activos de seguridad, como el sistema de frenado antibloqueo (ABS) y el control electrónico de estabilidad (ESC);

OP21. Alentar la cooperación nacional e internacional para abordar, con respecto a los vehículos de segunda mano, cuestiones como la seguridad vial, la calidad del aire y la retirada de vehículos de transporte individual y público;

Acciones recomendadas para fomentar la concienciación el desarrollo y la capacitación de los usuarios de la red vial

OP22. Formular políticas públicas para reducir el número de accidentes de tránsito laborales, con la participación de los empleadores y los trabajadores, con objeto de hacer cumplir las normas internacionales sobre seguridad y salud en el trabajo, seguridad vial y el estado de las vías y los vehículos, prestando una atención especial a las condiciones de trabajo de los conductores profesionales;

OP23. Fomentar la concienciación sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medidas de protección y prevención, y poner en marcha medidas de promoción y campañas multipartitas de mercadotecnia social que destaquen la importancia de la interrelación entre la seguridad vial y un estilo de vida saludable;

OP24. Formular y poner en marcha programas de formación y capacitación completos, incluyentes y de base científica, que utilicen un método de prueba y aprendizaje permanente, para estimular el comportamiento responsable de todos los usuarios de la red

vial con objeto de crear un entorno vial y social pacífico y fomentar la concienciación con respecto a los factores de riesgo;

Acciones recomendadas para aumentar la capacidad de respuesta tras los accidentes y los servicios de rehabilitación

OP25. Reforzar la atención prehospitalaria, en particular los servicios de salud de emergencia y la respuesta inmediata tras un accidente, las directrices hospitalarias y ambulatorias para la atención traumatológica y los servicios de rehabilitación, mediante la aplicación de la legislación apropiada, la creación de capacidad y la mejora del acceso oportuno a una atención integral de salud, y pedir a la OMS que apoye a los Estados Miembros en sus iniciativas nacionales;

OP26. Proporcionar servicios de rehabilitación y reinserción social tempranos, especialmente en el mundo laboral, a las personas con lesiones y discapacidades provocadas por los accidentes de tránsito, así como apoyo integral a las víctimas de accidentes de tránsito y sus familias;

Medidas recomendadas para reforzar la cooperación y la coordinación en pro de la seguridad vial mundial

OP27. Invitar a los gobiernos y los organismos encargados de la seguridad vial a que prosigan y potencien sus actividades de cooperación internacional a fin de compartir las mejores prácticas y las enseñanzas extraídas, transferir conocimientos, fomentar el acceso a tecnologías innovadoras y sostenibles y crear capacidad, en consonancia con el Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y la Agenda para el desarrollo sostenible 2030;

OP28. Invitar a todas las partes interesadas pertinentes y en especial a la comunidad de donantes a que aumenten los fondos destinados a la seguridad vial y a que exploren modalidades nuevas e innovadoras de financiación para apoyar la investigación y la aplicación de políticas en el ámbito mundial, regional, nacional y local;

OP29. Alentar a la OMS a que, en colaboración con otros organismos y comisiones regionales de las Naciones Unidas, facilite, a través de los mecanismos existentes, un proceso transparente, sostenible y participativo, junto con todas las partes interesadas, con objeto de formular metas nacionales, regionales y mundiales para reducir los accidentes de tránsito y las víctimas mortales que provocan, y colaborar en el proceso que llevará a la definición y uso de indicadores para las metas de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) relacionados con la seguridad vial;

OP30. Invitar a la Asamblea Nacional de las Naciones Unidas a que refrende el contenido de la presente declaración.

== =