



BOLETIM OFICIAL

ÍNDICE

ASSEMBLEIA NACIONAL:

Resolução n.º 139/VIII/2015:

Aprova, para adesão, o Acordo do Grupo de Acordo de Banjul (Banjul Accord Group – BAG), assinado em 29 de Janeiro de 2004.1382

Resolução n.º 140/VIII/2015:

Aprova, para ratificação, o Acordo de Cooperação Jurídica e Judiciária entre a República de Cabo Verde e a Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China.1388

CONSELHO DE MINISTROS:

Resolução n.º 62/2015:

Descongela as admissões na Administração Pública, previstas e dotadas no Orçamento de Estado para o ano económico de 2015, única e exclusivamente para fins de nomeação, no Conselho Superior da Magistratura Judicial, de dois técnicos nível II.1390

Resolução n.º 63/2015:

Descongela as admissões e vagas na Administração Pública, previstas e dotadas no Orçamento de Estado para o ano económico de 2015, única e exclusivamente para fins de nomeação de 24 (vinte e quatro) técnicos superiores, sendo que, 15 (quinze) são para a Direção Nacional de Receitas do Estado, e 9 (nove) para a Inspeção Geral de Finanças.1390

Resolução n.º 64/2015:

Autoriza o Instituto de Estradas de Cabo Verde a proceder a realização das despesas com a contratação pública no âmbito da empreitada de reabilitação da estrada Lém Ferreira – Porto da Praia, no Município da Praia, Ilha de Santiago, no montante de 71.311.154\$00 (setenta e um milhões, trezentos e onze mil, cento e cinquenta e quatro escudos), Incluindo IVA.1391

Resolução nº 65/2015:

Delega na Ministra das Finanças e do Planeamento e na Ministra das Infraestruturas e Economia Marítima os poderes plenos para assinarem, em nome do Estado de Cabo Verde, o contrato de concessão da Plataforma de Frio do Mindelo com o Grupo empresarial Grupo empresarial Atunlo, S.L., Frigoríficos Del Grove, S.L. e Frescomar Ubago Grupo.1392

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA:**Portaria nº 27/2014:**

Aprova o Regulamento de controlo metrológico de velocidades para aferição dos excessos de velocidade sobre os limites legalmente impostos através da instituição dos cinemómetros-radar.1392

Portaria nº 28/2014:

Estabelece a obrigatoriedade da utilização do Boletim Estatístico (BE) em anexo, e do qual faz parte integrante, em acidentes de viação, bem como determina as regras gerais para o respectivo preenchimento.1395

ASSEMBLEIA NACIONAL**Resolução n.º 139/VIII/2015**

de 22 de Julho

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea *b*) do artigo 179.º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Aprovação

É aprovado, para efeitos de adesão, o Acordo do Grupo de Acordo de Banjul (Banjul Accord Group - BAG), assinado em 29 de Janeiro de 2004, em Banjul, cujo texto autêntico, em língua portuguesa, se publica em anexo à presente Resolução, dela fazendo parte integrante.

Artigo 2.º

Produção de efeitos

O Acordo do Grupo de Acordo de Banjul (BAG) produz efeitos em conformidade com o que nele se estipula.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em 2 Julho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Basílio Mosso Ramos*

ACORDO DO GRUPO DE ACORDO DE BANJUL**Preâmbulo**

Nós os Estados signatários:

Tomando nota dos princípios e disposições da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944 e, sem prejuízo dos acordos bilaterais existentes sobre serviços aéreos;

Tendo em conta o Tratado que estabelece a Comunidade Económica Africana, em particular o artigo 61 relativo a integração do transporte aéreo e o artigo 10 relativo a autoridade da Assembleia dos Chefes de Estado e de Governo para tomar decisões;

Recordando a Declaração de Yamoussoukro sobre uma nova Política Africana de Transporte Aéreo adoptada a 7 de Outubro de 1988 cujo objectivo primário é criar ambiente conducente ao desenvolvimento de Serviços Aéreos Intra-africanos e Internacionais;

Recordando ainda a resolução adoptada nas Maurícias em Setembro de 1994 para a aceleração da implementação da Declaração de Yamoussoukro;

Tendo em conta a recomendação da 11ª Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes e Comunicações que teve lugar no Cairo de 25 a 27 de Novembro de 1997;

Relembrando a Decisão assinada pelos Ministros Africanos responsáveis pela Aviação Civil em Yamoussoukro a 14 de Novembro de 1999 visando a aceleração da implementação da Declaração de Yamoussoukro;

Relembrando ainda a adopção da Decisão pelos Chefes de Estado Africanos na Conferência da Organização da Unidade Africana (OUA) em Lomé, Togo, de 4 a 12 de Julho de 2000, especialmente nos aspectos relativos a garantia de direitos de tráfego, cooperação regional no transporte aéreo e papel dos Governos;

Tendo em consideração, de acordo com a vontade dos Estados que assim o entenderem, promover relações mais estreitas de amizade, cooperação e solidariedade entre os povos da sub-região no domínio de transporte aéreo, da supervisão da protecção, da gestão e da segurança e do tráfego aéreo pela implementação imediata da Decisão de Yamoussoukro;

Relembrando o Acordo de Banjul para a Implementação Acelerada da Declaração de Yamoussoukro, de 3 e 4 de Abril de 1997 e o subsequente Memorandum de Entendimento (MOU) do Segundo Encontro Consultivo do Grupo de Directores de Aviação Civil e Executivos de Companhias Aéreas dos Estados Membros do Grupo de Banjul, de 26 de Novembro de 1997 para formular

as linhas de orientação com a finalidade de acelerar a implementação da Declaração de Yamoussoukro promovendo a cooperação e a solidariedade entre os Estados no domínio do transporte aéreo:

Pelo presente acordamos em aderir às provisões dos artigos seguintes:

Artigo 1

Definições

Para os fins do presente Acordo:

“União Africana” ou “UA” significa a União Africana ou a organização que a precedeu, a Organização da Unidade Africana (OUA).

“Acordo” significa este Acordo ou qualquer anexo ou emenda nele incluído.

“Acordo de Banjul” significa o Acordo do Grupo dos Directores Gerais de Aviação Civil e Executivos de Companhias Aéreas, de 3 e 4 de Abril de 1997, para acelerar a implementação da Declaração.

“Conselho de Ministros” significa a reunião de Ministros responsáveis pela Aviação Civil nos respectivos Estados membros.

“Decisão” significa a decisão assinada pelos Ministros responsáveis pela Aviação Civil em África em 14 de Novembro de 1999 em Yamoussoukro, Cote D’Ivoire, e aprovada pelos Chefes de Estado Africanos na Cimeira da OUA que teve lugar em Lome, Togo, de 4 a 12 de Julho de 2000 e inclui o seu Anexo e qualquer emenda a ela feita.

“Declaração de Yamoussoukro” significa a Declaração acerca de uma nova Política Africana de Aviação Civil adoptada a 7 de Outubro de 1988.

“Companhia Aérea designada” significa uma companhia aérea que tenha sido designada por um Estado Membro.

“Companhia Aérea Elegível” significa uma companhia aérea registada num Estado Membro e também registada como um Membro do Grupo de Acordo de Banjul.

“Membro” significa um Estado Membro, Agências do Estado e Companhia Aérea Elegível.

“Estado Membro” significa um Estado Parte deste Acordo.

“Memorandum de Entendimento” (MOU) significa o Memorandum de Entendimento da segunda reunião consultiva de Directores de Aviação Civil e Executivos de Companhias Aéreas dos Estados Membros do Acordo de Banjul de 26 de Novembro de 1997.

“Plenário” significa a reunião anual dos membros do grupo.

“Agências do Estado” significa organizações nacionais de aviação, Autoridades da Aviação Civil, Autoridades/Agências do Espaço Aéreo, Autoridades Aeroportuárias, Instituições de Formação de Aviação ou qualquer outra agência ou organização cujo trabalho se relacione com a operação, desenvolvimento e promoção da aviação civil.

Artigo 2

Estabelecimento do Acordo do Grupo de Banjul

Os Estados Membros acordam em estabelecer o Grupo de Acordo de Banjul (a seguir referido como o Grupo) e a

continuar a implementar os termos do Acordo de Banjul anexo a e constituindo parte integral do Memorandum de Entendimento assinado em Banjul, Gambia, a 26 de Novembro de 1997.

Artigo 3

Objectivos

Os Estados Membros acordam em:

3.1 Implementar a Declaração e a Decisão;

3.2 Participar em “Joint Ventures” e/ou arranjos de cooperação para promover o desenvolvimento da Aviação Civil Internacional entre os Estados Membros;

3.3 Participar em arranjos de cooperação com Estados não Membros e organizações; e em

3.4 Executar qualquer outra acção relevante ou necessária para o cumprimento dos objectivos acima estabelecidos.

Artigo 4

Qualidade de membro

4.1 A entrada como membro do Grupo de Acordo de Banjul esta aberta aos Estados, Agências do Estado e Companhias Aéreas Elegíveis dentro da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e outras sub-regiões africanas nos termos que seguem:

4.1.1 Que os principais objectivos e/ou acções de tais Estados, Agências do Estado e Companhias Aéreas Elegíveis sejam compatíveis com a total implementação da Declaração de Yamoussoukro, a Decisão e este Acordo; e

4.1.2 Que o pedido de qualidade de membro receba a aprovação de pelo menos dois terços dos Estados Membros do Grupo.

4.2 Sem prejuízo do parágrafo 4.1 supra somente os Estados membros terão o direito de veto.

4.3 O pedido para ser membro devera ser feito enviando uma carta exprimindo o desejo de ter a qualidade de membro ao Secretariado que devera submeter o pedido ao Plenário para aprovação e homologação pelo Conselho de Ministros.

4.4 Com a aprovação, o Estado, Agencia do Estado ou Companhia Aérea Elegível bem sucedidos deverão depositar junto do Secretariado um formulário preenchido de Declaração de compromisso no formato incluído como anexo 1 a este Acordo.

4.5 Uma Agencia do Estado ou uma Companhia Aérea Elegível que seja membro devera ser suspensa da sua qualidade de membro do Grupo, imediatamente apos:

4.5.1 Falta de pagamento da sua quota de inscrição por um período contínuo de dois anos; e

4.5.2 Perda e/ou revogação de qualquer licença exigida para as suas operações ou para a condução das suas actividades por qualquer razão.

4.6 Um membro deixara de ter o direito de participar nas deliberações do Grupo com a sua suspensão da qualidade de membro do Grupe.

4.7 Uma Agência do Estado ou uma Companhia Aérea Elegível sendo membro que não pague a sua quota por um período contínuo de três anos ou que não renove qualquer licença exigida para as suas operações ou para a condução das suas actividades dentro de um ano a partir da data da perda e/ou revogação dessa licença terá o seu nome removido da qualidade de membro do Grupo.

4.8 A decisão de suspender ou remover o nome de um Membro do Grupo será tomada pelo Plenário e homologada pelo Conselho de Ministros.

4.9 Uma Agência do Estado ou Companhia Aérea Elegível que tiver o seu nome removido da lista de membros pode ser readmitida na qualidade de Membro do Grupo com:

- 4.9.1 aprovação por dois terços dos membros do Grupo.
- 4.9.2 pagamento de todas as quotas em atraso; e
- 4.9.3 pagamento de urna taxa de readmissão de US\$2000.

Artigo 5

Espaço aéreo comum

5.1 Sem prejuízo da responsabilidade de cada Estado Membro sobre as companhias aéreas no seu registo, os territórios respectivos dos Estados Membros do Grupo constituirão um espaço aéreo único dentro da sub-região para os fins de exercício da quinta liberdade de direitos de tráfego.

5.2 Este Acordo não será considerado como impondo qualquer obrigação sobre um Estado Membro para garantir direitos de cabotagem.

Artigo 6

Conselho de ministros

6.1 O Conselho de Ministros e o Órgão Supremo e a instância da tomada de Decisão do Grupo.

6.2 Uma reunião do Conselho de Ministros será convocada anualmente numa base rotativa para aprovar as recomendações do Plenário assim como para tomar decisões de políticas e emitir directivas para a implementação deste Acordo.

Artigo 7

Plenário

7.1 Haverá um Plenário constituído pelos membros do Grupo que deverá reunir-se numa base rotativa pelo menos uma vez por ano para:

- 7.1.1 passar em revista o desenvolvimento do transporte aéreo na sub-região;
- 7.1.2 recomendar políticas e estratégias para a implementação deste Acordo e para o desenvolvimento da Aviação Civil Internacional dentro do Grupo;
- 7.1.3 dar orientações quando necessárias ao Secretariado;
- 7.1.4 passar em revista as actividades e recomendar o orçamento do Secretariado e do Grupo; e
- 7.1.5 formular estratégias para a implementação das decisões do Conselho de Ministros;

7.2 Reuniões especiais podem ser convocadas a pedido pelo menos de dois Estados membros.

Artigo 8

Secretariado

8.1 Secretariado

Para assegurar uma coordenação efectiva e a adopção de abordagens praticas para a implementação deste Acordo e da Decisão haverá um Secretariado que terá uma sede e três divisões com as seguintes funções:

8.1.1 Sede

A sede do Grupo do Acordo de Banjul que será também o Secretariado será localizada em Banjul e chefiada pela Gambia que será responsável pela:

- 8.1.1.1 administração e aspectos financeiros do Grupo;
- 8.1.1.2 organização e coordenação de reuniões do Grupo;
- 8.1.1.3 preparação e apresentação do orçamento anual ao Plenário para aprovação;
- 8.1.1.4 submeter as contas anuais ao Plenário para aprovação;
- 8.1.1.5 monitorização e implementação deste Acordo e de qualquer outro acordo firmado pelos membros; e
- 8.1.1.6 Qualquer outra função que o Plenário possa atribuir-lhe de tempos a tempos.

8.1.2 Divisão de Gestão de Tráfego Aéreo

A Divisão de Gestão do Tráfego Aéreo será localizada na Praia e chefiada por Cabo Verde cujas funções incluirão:

- 8.1.2.1 avaliação conjunta das necessidades de melhoramento, instalação e gestão de serviços de tráfego aéreo abrangendo comunicação, navegação ou vigilância;
- 8.1.2.2 intercâmbio e exploração em comum de recursos humanos no domínio de serviços de tráfego aéreo;
- 8.1.2.3 desenvolvimento de uma abordagem comum na busca de fundos tanto de fontes bilaterais como multilaterais para a implementação de Serviços de Tráfego Aéreo para além da própria contribuição dos Estados Membros; e
- 8.1.2.4 qualquer outra função que o Plenário possa atribuir-lhe de tempos a tempos.

8.1.3 Divisão de Segurança de Voo e de Segurança da Aviação

A Divisão de Protecção de Voo e de Segurança de Aviação será localizada em Accra e chefiada pelo Ghana cujas responsabilidades incluirão:

- 8.1.3.1 avaliação e desenvolvimento de um plano para a implementação das responsabilidades de supervisão de segurança dos Estados Membros;
- 8.1.3.2 harmonização de regulamentos e procedimentos relativos a segurança de VOQS, operações, licenciamento e certificação em cumprimento das Normas e Praticas Recomendadas da OACI;

8.1.3.2 intercambio e exploração em comum de recursos humanos no exercício das responsabilidades de Supervisão da Segurança Operacional e Segurança da Aviação; e

8.1.3.4 qualquer outra função que o Plenário possa atribuir-lhe de tempos a tempos.

8.1.4 Divisão de Transporte Aéreo

A Divisão do Transporte Aéreo será localizada em Abuja e será chefiada pela Nigéria cujas responsabilidades incluirão:

8.1.4.1 a standardização e harmonização de acordos e regulamentos de serviços aéreos;

8.1.4.2 coordenação de aspectos económicos de transporte aéreo e intercambio de dados e informação;

8.1.4.2 intercambio e exploração em comum de recursos humanos no domínio de transporte aéreo; e

8.1.4.4 qualquer outra função que o Plenário possa atribui-lhe de tempos a tempos.

8.1.5 O Conselho de Ministros pode estabelecer outras divisões ou comités *ad-hoc*, quando for necessário, para a efectiva implementação dos objectivos deste Acordo.

Artigo 9

Financiamento

9.1 As Agencias do Estado de cada Estado Membro e cada Companhia Aérea Elegível membro do Grupo contribuirão um montante inicial de US\$5000 e US\$2000 respectivamente, para o seu financiamento e operações. Depois disso, os Membros contribuirão os montantes anuais nos termos aprovados pelo Plenário e homologados pelo Conselho de Ministros.

9.2 O Grupo pode procurar e ou receber donativos e outras formas de financiamento (incluindo empréstimos) de países, agências doadoras e outras organizações, em nome do Grupo, para o seu financiamento e operações e para alcançar os objectivos propostos.

9.3 O Secretariado deve abrir e movimentar uma conta bancaria em Banjul.

9.4 Não obstante o paragrafo 9.3 supra, o Secretariado pode abrir e movimentar uma conta em qualquer outro local dentro do território de qualquer estado membro, desde que necessário.

9.5 O Conselho de Ministros nomeará auditores para verificar a conta do Grupo após recomendações do Plenário.

Artigo 10

Precedência

Este Acordo tem precedência sobre o Acordo de Banjul para a implementação Acelerada da declaração de Yamousoukro e o Memorandum de Entendimento do Segundo encontro Consultivo do Grupo dos Directores de Aviação Civil e Executivos das Companhias Aéreas dos Estados Membros do Acordo de Banjul.

Artigo 11

Emendas

Qualquer Estado membro pode propor emenda (s) as disposições deste Acordo. Tal (tais) emenda (s) entrará (ao) em vigor depois de ter (em) sido aceite (s) por dois terços de todos os Estados Membros numa reunião do Plenário e homologado pelo Conselho de Ministros.

Artigo 12

Emergência e guerra:

Em caso de guerra, as disposições deste Acordo não afectarão a liberdade de acção de qualquer dos Estados Membros afectados, seja como beligerantes ou neutros. O mesmo principio aplicar-se-á ao caso de qualquer Estado Membro que declare um estado de emergência nacional e notifique este facto ao Grupo.

Artigo 13

Denúncia

13.1 Qualquer Estado Membro pode denunciar este Acordo por notificação escrita ao Secretariado e o Secretariado informara em conformidade os outros Estados Membros dentro de trinta dias. A Denúncia produz efeitos um ano a partir da data em que a notificação foi recebida pelo Secretariado.

13.2 Qualquer membro (incluindo as Agencias de Estado e Companhias Aéreas Elegíveis) que denuncie este Acordo deixará automaticamente de ser Membro do Grupo com a entrada em vigor da denúncia.

13.3 Qualquer Estado Membro, Agencia de Estado ou Companhia Aérea Elegível que depois de ter denunciado este Acordo decida juntar-se de novo ao Grupo deverá requerer a sua readmissão por escrito ao Secretariado.

13.4 O Secretariado submeterá o pedido ao Plenário para consideração e o Plenário fara recomendações para aprovação do Conselho de Ministros.

13.5 Apos aprovação, o membro readmitido deverá:

- (i) depositar junto do Secretariado um formulário preenchido de Declaração de Compromisso no formato incluído neste Acordo como Anexo 1; e
- (ii) pagar as quotas em atraso e devidas (incluindo a contribuição anual) antes da data de efectivação da denúncia.

Artigo 14

Assinatura

14.1 Este Acordo está aberto para assinatura pelos Estados Membros e será depositado junto do Secretariado.

14.2 O Secretariado deve notificar a outros Estados Membros a propósito da assinatura e depósito do Acordo assinado por um Estado Membro dentro de 30 dias a partir da data deste depósito.

Artigo 15

Entrada em vigor

15.1 Este Acordo entra em vigor provisoriamente entre qualquer grupo de dois ou mais estados imediatamente apos as suas respectivas assinaturas.

15.2 Logo que cinco (5) dos Estados signatários tiverem depositado o seu Acordo assinado, ele entrara em vigor definitivamente no trigésimo dia após a data do depósito do quinto Acordo assinado. A partir daí ele entrará em vigor, para cada Estado que depositar o seu Acordo assinado, no trigésimo dia após a data do depósito do seu Acordo assinado.

15.3 O Secretariado deve comunicar a cada Estado Membro a data em que este Acordo entra definitivamente em vigor.

15.4 Com a entrada em vigor deste Acordo, as disposições nele contidas devem prevalecer sobre quaisquer acordos multilaterais ou bilaterais sobre serviços aéreos existentes entre os Estados Membros, que sejam incompatíveis com este Acordo.

Artigo 16

Notificação

16.1 Todas as Notas, pedidos, correspondências ou qualquer comunicação que deverão ser transmitidos aos Membros do Grupo nos termos deste Acordo, serão remetidos as Agências de Estado para sua transmissão ao Membro(s) concernente(s).

16.2 As notificações sobre as Reuniões Ordinárias do Plenário serão enviadas pelo menos três (3) meses antes da data da Reunião.

16.3 Não obstante o parágrafo 16.2 acima, as notificações sobre as reuniões extraordinárias do Plenário serão remetidas pelo menos dez (10) dias úteis antes da data da reunião.

Artigo 17

Solução de conflitos

17.1 Qualquer conflito entre Estados Membros, Agências do Estado e/ou Companhias Aéreas Elegíveis relativo a interpretação ou aplicação deste Acordo, será em primeiro lugar resolvido por negociação.

17.2 Se as partes interessadas não chegarem a uma solução do conflito por negociação dentro de 21 dias elas podem prosseguir de uma ou outra forma seguinte:

17.2.1 Uma ou outra parte deve notificar o Secretariado e requerer uma solução da disputa por um comité de três Ministros responsáveis pela aviação civil de Estados membros neutros com a seguinte informação:

- exposição do facto;
- uma prova da infracção ou violação deste Acordo;
- Ministro designado para o Comité de Ministros.

17.2.1.1. Após a recepção do pedido, o Secretariado deve dentro de 14 dias notificar a parte objecto da queixa feita e pedir uma resposta a esta queixa e a designação da pessoa do Estado para o Comité de Ministros que deve ser fornecido dentro de 14 dias. Dentro de 14 dias após a recepção da resposta, o Secretariado deve enviar a queixa e a resposta aos Ministros designados que devem por acordo apontar o Ministro de um terceiro Estado membro como o terceiro membro do Comité que deverá funcionar como Presidente do Comité de Ministros. Os Ministros reunir-se-ão para

analisar as questões referidas e neste âmbito, podem convocar, se necessário, especialistas para os aconselhar. O Comité fará esforços para fornecer uma decisão escrita dentro de 30 dias após a conclusão da audiência.

17.2.1.2 Qualquer notificação para ser atendida deverá ser enviada para o Presidente do Comité dos Ministros por correio registado, fax ou email. O Presidente do Comité ou o Secretariado fornecerão o endereço para o serviço conforme o caso.

17.2.2 Concordância para submeter a disputa a alguma pessoa ou organismo; se não chegarem a acordo, a disputa deverá, a pedido de qualquer deles, ser submetida a um tribunal arbitral constituído nos termos do Artigo 18 deste Acordo ou, em alternativa, a qualquer mecanismo de arbitragem constituído sob os auspícios da União Africana (VA).

17.3 As Partes concordam que a decisão do Comité de Ministros ou do tal tribunal arbitral ou outra pessoa ou organismo incluindo o mecanismo de arbitragem da UA, e quaisquer medidas provisórias indicadas por ele enquanto não se verifique a decisão final, serão obrigatórias para as Partes nessa disputa.

17.4 Qualquer Membro que deixar de aplicar qualquer decisão do Comité de Ministros, de um órgão arbitral incluindo o mecanismo de arbitragem da UA, ficara sujeito a sanções pelo Plenário com homologação pelo Conselho de Ministros.

17.5 O Secretariado deverá notificar os Estados Membros em conformidade.

17.6 Não obstante as disposições supra, sanções podem ser levantadas no caso em que a Parte sancionada cumpre as directivas ou decisões do Comité de Ministros ou organismo arbitral, incluindo o mecanismo arbitral da UA.

17.7 No caso de uma Agência do Estado ou de uma Companhia Aérea Elegível, no caso de a negociação falhar, a Agenciado Estado ou a Companhia Aérea Elegível enquanto partes, podem submeter a disputa aos seus respectivos Estados que deverão tentar resolver a questão por negociação. Se a negociação falhar, a Agenciado Estado ou a Companhia Aérea Elegível podem adoptar qualquer dos procedimentos estabelecidos nos Artigos 17 e 18.

Artigo 18

Arbitragem

18.1. A Arbitragem será feita por um tribunal de três árbitros que será constituído da seguinte maneira:

- i. dentro de 30 dias após a recepção do pedido de arbitragem, cada Parte deve indicar um árbitro. Dentro de 60 dias após a indicação do segundo árbitro, os dois árbitros devem chegar a acordo para nomear um Estado neutro como o terceiro árbitro, que deverá actuar como Presidente do tribunal.
- ii. se uma ou outra Parte for incapaz de nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for nomeado nos termos do sub-parágrafo (i) deste parágrafo, uma ou outra Parte pode pedir ao Secretário Geral da UA para designar o árbitro ou árbitros necessário dentro de 30 dias.

18.2 Com excepção do estabelecido a seguir ou se de outro modo for acordado pelas Partes, o tribunal deverá determinar os limites da sua jurisdição e devesa estabelecer as suas próprias regras processuais. O tribunal, uma vez formado, pode recomendar medidas de alívio provisórias até a sua decisão final. Por determinação do tribunal ou a pedido de uma ou outra parte, uma reunião para determinar as questões precisas a serem objecto de arbitragem e os procedimentos específicos a serem seguidos deverá ser realizada o mais tardar 15 dias após o tribunal ter sido completamente constituído.

18.3 Com excepção do que for de outro modo acordado ou do que for determinado pelo tribunal, cada parte deverá submeter um memorandum dentro de 45 dias a partir do momento em que o tribunal for devidamente constituído. Cada parte pode submeter respostas dentro de 60 dias após a submissão do memorandum da outra parte. O tribunal deverá convocar uma audiência a pedido de uma ou outra parte ou por sua própria iniciativa dentro de 15 dias após a data em que as respostas são devidas.

18.4 O tribunal deverá tentar entregar uma decisão por escrito dentro de 30 dias após a conclusão da audiência ou, ou se não audiência, após a data em que ambas as respostas são submetidas. A decisão deve ser tomada por maioria de votos.

18.5 As partes interessadas podem submeter pedidos para clarificação da decisão dentro de 15 dias após ela ter sido entregue e qualquer clarificação dada deverá ser emitida dentro de 15 dias após tal pedido.

18.6 As partes participarão igualmente nas despesas do tribunal incluindo as taxas e as despesas dos árbitros.

18.7 A decisão do tribunal não estará sujeita a recurso e tem de ser cumprida dentro do prazo (s) nela estabelecido (s).

Artigo 19

Anexos

As decisões adoptadas numa reunião do Conselho de Ministros para o melhoramento dos objectivos contidos neste Acordo, serão nele anexadas e dele formam parte integrante.

Formulário de Declaração de Compromisso

O Secretario,
Sede do Secretariado
Acordo de Banjul
PO Box 285
Banjul
The Gambia

Declaração de compromisso

Nos, abaixo assinados, Estado, Agencia do Estado/ Companhia Aérea Elegível temos a honra de referir ao Acordo do Grupo de Acordo de Banjul e a Decisão dos Ministros africanos responsáveis pela Aviação Civil assinada a 14 de Novembro de 1999.

Declaramos o nosso compromisso de ser membros do Acordo do Grupo de Banjul e de estar totalmente obrigados pelo Acordo. Comprometemos a implementar completamente o dito Acordo em toda a sua amplitude.

Os nossos direitos e obrigações nos termos do dito Acordo tomam-se efectivos com a recepção desta Declaração.

*Pelo e em nome do Governo da/Agencia de Estado/Companhia Aérea Elegível.

Assinatura

*(Apagar o que não for aplicável)

Artigo 20

Registo com a CEDEAO, UA e OACI

Este Acordo e quaisquer emendas a ele relativas serão registados junto do Secretariado da Comunidade Económica dos Estados da Africa Ocidental (CEDEAO) da União Africana (UA) e da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Assinatura do acordo

Em testemunho do qual, nós os abaixo assinados, Ministros responsáveis pela Aviação Civil devidamente autorizados, assinamos este Acordo em nome dos nossos respectivos Governos nas datas que aparecem à frente das nossas assinaturas.

Feito em Banjul no dia 29 de Janeiro de 2004, em três originais nas línguas Inglesa, Francesa e Portuguesa, sendo cada texto igualmente autentico. Os textos serão depositados na Sede na Gambia.

Pelo e em nome do Governo da Republica de Cabo Verde, Hon. *Manuel Inocêncio Sousa*

Pelo e em nome do Governo da Republica da Gambia, Hon. *Bala Garba Jahumphah*

Pelo e em nome do Governo da Republica do Ghana, Hon. *Emmanuel Adjei Boye*

Pelo e em nome do Governo da República da Guiné, Mr. *A. Djibril Camara*

Pelo e em nome do Governo da Republica da Liberia, Hon Dr. *Vamba Kanneh*

Pelo e em nome do Governo da Republica Federal da Nigéria, Hon. *Mallam Isa Yuguda*

Pelo e em nome do Governo da Republica da Serra Leoa, Hon. Dr. *Pascal Egbenda*

Resolução n.º 140/VIII/2015

de 22 de Julho

Artigo 2º

(Âmbito)

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea *b*) do artigo 179.º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Objecto

É aprovada, para ratificação, Acordo de Cooperação Jurídica e Judiciária entre a República de Cabo Verde e a Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China, assinado a 7 de Novembro de 2013, cujo texto, na versão autêntica em língua portuguesa, se publica em anexo e faz parte integrante da presente Resolução.

Artigo 2.º

Produção de efeitos

O Acordo referido no artigo anterior produz efeitos em conformidade com o que nele se estipula.

Artigo 3.º

Entrada em Vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em 2 de Julho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Basílio Mosso Ramos*

**ACORDO DE COOPERAÇÃO JURÍDICA
E JUDICIÁRIA ENTRE A REPÚBLICA DE
CABO VERDE E A REGIÃO ADMINISTRATIVA
ESPECIAL DE MACAU DA REPÚBLICA
POPULAR DA CHINA**

A República de Cabo Verde, e a Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China, devidamente autorizada pelo Governo Central da República Popular da China para concluir este Acordo, adiante designadas por Partes,

- Desejosas de manter e reforçar os laços de amizade e cooperação que as unem;
- Reconhecendo os interesses comuns e as vantagens mútuas das relações bilaterais já existentes;
- Conscientes de que, através de uma colaboração recíproca e eficaz, poderão contribuir para o combate a todo o tipo de ilícito;
- No respeito pelo princípio da não ingerência nos assuntos internos da outra Parte,

Decidem celebrar o presente Acordo:

Artigo 1º

(Objecto)

O presente Acordo tem por objecto fomentar e intensificar uma ampla e continua cooperação jurídica e judiciária entre as Partes em conformidade com os princípios da igualdade e da reciprocidade no âmbito dos respectivos ordenamentos jurídicos.

1. A cooperação jurídica e judiciária incidirá, designadamente, sobre as seguintes matérias:

- a) Auxílio na captura e entrega de infractores em fuga, respeitando os princípios e procedimentos existentes na respectiva ordem jurídica;
- b) Transferência de pessoas condenadas;
- c) Reconhecimento e execução de sentenças em matéria penal;
- d) Notificação de actos judiciais em matéria penal;
- e) Investigação criminal e obtenção de provas;
- f) Notificação de actos judiciais e obtenção de provas em matéria civil;
- g) Reconhecimento e execução de sentenças em matéria civil e de decisões arbitrais;
- h) Notificação de actos extrajudiciais e reconhecimento da sua validade;
- i) Identificação civil;
- j) Registos e notariado;
- k) Bases de dados e informática jurídica;
- l) Informação jurídica;
- m) Formação profissional;
- n) Supressão da exigência de legalização de actos públicos.

2. As Partes poderão alargar a cooperação prevista no número anterior a outros domínios que não os aí mencionados.

Artigo 3º

(Acordos de cooperação em matéria penal)

1. As Partes iniciarão, tão breve quanto possível, consultas para a celebração de Acordos sobre as matérias enumeradas nas alíneas *a*) a *e*) do número 1 do artigo anterior.

2. Na celebração dos Acordos referidos no número anterior, as Partes terão em conta os acordos e tratados-tipo aplicáveis, aprovados pelas Resoluções da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas.

Artigo 4º

(Acordos de cooperação em matéria civil)

As Partes iniciarão consultas para a celebração de Acordos sobre as matérias enumeradas nas alíneas *j*) a *h*) do número 1 do artigo 2.º.

Artigo 5º

(Protocolos adicionais no âmbito dos registos e notariado e da identificação civil)

As Partes promoverão, tão breve quanto possível, a celebração de protocolos específicos para fomentar a modernização e a formação profissional no âmbito dos registos e notariado, bem como no domínio da identificação civil.

Artigo 6º

(Bases de dados e informática jurídica)

1. As Partes comprometem-se a garantir o acesso gratuito a todas as suas bases de dados jurídicos, de legislação, de jurisprudência, de outras fontes do Direito, ou bases documentais conexas.

2. As Partes decidem também promover o intercâmbio de recursos humanos na área da informática jurídica e de aplicações informáticas para a informatização dos organismos dependentes da administração da Justiça.

3. As Partes disponibilizam, no respeito pelos direitos de propriedade intelectual envolvidos, os conhecimentos, os procedimentos e as práticas resultantes das novas tecnologias utilizadas no domínio jurídico e judiciário.

4. As Partes reservam o direito de recusar (negar) o acesso a dados de natureza confidencial ou secreta.

Artigo 7º

(Informação jurídica)

As Partes comprometem-se ainda a proceder reciprocamente a trocas gratuitas de documentação jurídica e obras jurídicas, designadamente os respectivos jornais oficiais, bem como outros boletins e revistas jurídicas, editados por entidades públicas.

Artigo 8º

(Cooperação no âmbito da formação profissional)

1. As Partes comprometem-se a desenvolver projectos técnicos e logísticos que permitam uma formação adequada de quadros do sector da Justiça.

2. As Partes acordam na importância acrescida de disponibilizar as suas capacidades e conhecimentos nas áreas da investigação criminal, formação de Magistrados Judiciais e do Ministério Público, Conservadores, Notários, Oficiais de Justiça e formação de advogados.

3. No domínio da formação profissional, as Partes comprometem-se a prosseguir uma cooperação traduzida em acções de formação técnica e profissionalizante para uma adequada preparação e especialização dos técnicos da área da administração da Justiça.

4. A cooperação no domínio da formação profissional será desenvolvida através da celebração de protocolos específicos sobre determinadas matérias, sem prejuízo da organização conjunta de cursos, palestras, visitas de estudo, conferências e congressos ou da participação de funcionários e agentes dos respectivos serviços em iniciativas organizadas pela outra Parte.

Artigo 9º

(Dispensa de legalização de actos públicos judiciais e extrajudiciais)

1. Os documentos públicos e traduções redigidos pelos tribunais ou outras autoridades públicas competentes de uma das Partes são dispensados de qualquer legalização ou autenticação desde que tenham apostado o respectivo carimbo oficial.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, deve ser tida em conta a definição de actos públicos constante do artigo 1.º da Convenção Relativa à Supressão da Exigência da Legalização dos Actos Públicos Estrangeiros, concluída na Haia, em 5 de Outubro de 1961.

3. Sem prejuízo do disposto no número 1, cada uma das Partes tem a faculdade de solicitar à outra que o documento lhe seja enviado acompanhado de uma cópia traduzida, consoante o caso, em língua chinesa ou em língua portuguesa.

Artigo 10º

(Execução do Acordo)

1. Sem prejuízo da celebração de outros acordos, nomeadamente nas matérias referidas nos artigos 3.º e 4.º, a cooperação objecto do presente Acordo será desenvolvida através da celebração de protocolos específicos e de acções concretas.

2. Para efeitos de execução do presente Acordo, a República de Cabo Verde e a Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China designam, respectivamente, o Ministro da Justiça da República de Cabo Verde ou membros do seu Governo responsáveis pela área da Justiça e a Secretária para a Administração e Justiça da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China.

Artigo 11º

(Relações com outros instrumentos de direito internacional)

O presente Acordo não prejudica quaisquer direitos ou obrigações que decorram de outros instrumentos bilaterais celebrados entre as Partes ou de instrumentos multilaterais entre qualquer das Partes e terceiros e não impede que as Partes concedam auxílio em conformidade com outros instrumentos internacionais.

Artigo 12º

(Entrada em vigor e termo)

1. O presente Acordo entra em vigor trinta dias após a data da recepção da última notificação através da qual cada uma das Partes comunica à outra que foram cumpridas as formalidades internas exigidas para o efeito, pelo respectivo ordenamento jurídico e terá duração ilimitada.

2. O presente Acordo pode ser emendado por mútuo consentimento das Partes.

3. Qualquer das Partes pode, a todo o momento, denunciar o presente Acordo, mediante comunicação escrita.

4. O presente Acordo deixa de vigorar 180 dias após a data de recepção da comunicação a que se refere o número anterior.

Feito na Região Administrativa Especial de Macau, aos 7 de Novembro de 2013, em dois exemplares, em língua portuguesa e chinesa, fazendo ambos os textos igual fé.

Pela República de Cabo Verde, *Humberto Santos de Brito*, Ministro do Turismo, Indústria e Energia

Pela Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China, *Florinda da Rosa Silva Chan*, Secretária para a Administração e Justiça

CONSELHO DE MINISTROS

Resolução nº 63/2015

de 22 de Julho

Resolução nº 62/2015

de 22 de Julho

Com a aprovação da Portaria n.º 53/2014, de 16 de outubro, estabeleceu-se o Quadro de Pessoal do Conselho Superior da Magistratura Judicial (CSMJ), com o objetivo de possibilitar o recrutamento dos seus recursos humanos.

Porém, a Lei n.º 77/VIII/2014, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para o corrente ano, no n.º 1 do seu artigo 10.º, determina o congelamento das admissões na Administração Pública durante o ano de 2015.

Entretanto, o n.º 2 do mesmo artigo concede ao Conselho de Ministros a prerrogativa de excepcionalmente proceder ao descongelamento da admissão na Administração Pública mediante proposta fundamentada do membro do Governo responsável pela área de Finanças, de acordo com critérios previamente definidos.

Considerando que o número de pessoal afeto ao CSMJ é manifestamente insuficiente para o cumprimento cabal das suas atribuições, reporta-se necessária a contratação de dois técnicos de Nível II: um destinado à Direção dos Serviços Administrativos e Financeiros e outro à Direção dos Recursos Humanos e Informação Jurídica, cujo processo de concurso com vista ao recrutamento já foi concluído.

Considerando a imperiosa necessidade de prover as supracitadas direções com os respetivos diretores, e havendo disponibilidade orçamental para arcar com respetivos custos, procede-se ao descongelamento das admissões nos termos que se propõe.

Assim,

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição da República, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Descongelamento

Ficam excepcionalmente descongeladas as admissões na Administração Pública previstas e dotadas no Orçamento de Estado para o ano económico de 2015, única e exclusivamente para fins de nomeação, no Conselho Superior da Magistratura Judicial, de dois Técnicos nível II.

Artigo 2.º

Custos

Os custos concernentes ao descongelamento referido no artigo anterior totalizam um impacto orçamental no montante de 1.213.392\$00 (um milhão, duzentos e treze mil e trezentos e noventa e dois escudos).

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 2 de julho de 2015.

O Primeiro-ministro, *José Maria Pereira Neves*

Com as reformas operadas pela lei orgânica de 2013, existe a necessidade de reforçar os recursos humanos das diversas direções que compõem o Ministério das Finanças e Planeamento (MFP), para reforçar os princípios da eficácia, simplificação, racionalização e modernização da Administração Pública e acreditar o cumprimento dos objetivos pré-estabelecidos para cada uma das Direções.

Por um lado, a Inspeção Geral das Finanças (IGF), serviço de controlo financeiro e de apoio técnico do MFP, cuja atuação abrange entidades do setor público administrativo e empresarial, bem como o setor privado, a Direção Nacional do Orçamento e da Contabilidade Pública (DNOCP), pese embora as sucessivas medidas de ajuste e recurso que se vem tomando em relação ao núcleo de inspetores, têm funcionado com algumas limitações devido ao défice de pessoal.

Por outro lado, temos a Direção Nacional de Receitas do Estado (DNRE), que pela sua natureza arrecadadora e sobretudo, pelo papel de suma importância que exerce na consolidação orçamental e na geração de receitas públicas, determinarão a sua criação.

A DNRE, serviço central do departamento governamental responsável pela área das Finanças que tem por missão a definição de política, planeamento, regulamentação, coordenação de serviços e avaliação do sistema tributário e aduaneiro. Ela está dotada de serviços que traduzem a modernização da administração tributária cabo-verdiana, concernentes essencialmente ao acompanhamento especializado aos grandes contribuintes, à assistência aos contribuintes e à cidadania fiscal.

Assim, com as reestruturações impostas no setor tributário e aduaneiro e dado vasta estrutura DNRE, torna evidente a necessidade de reforçar o capital humano dos serviços desta Direção, que lhe permitirá um melhor acompanhamento e gestão das receitas do Estado e dos Protocolos Institucionais.

Deste modo, de forma a dar completa cobertura as novas tarefas advenientes da reestruturação verificada e pela necessidade de imprimir maior celeridade aos processos, a IGF e DNRE carecem de reforçar o capital humano.

Todavia, tal necessidade, esbara com as restrições impostas pela Lei n.º 77/VIII/2014, de 31 de dezembro, que aprova o Orçamento de Estado para o ano económico de 2015, que de acordo com n.º 1 do seu artigo 10.º, determina o congelamento das admissões na Administração Pública durante o corrente ano. No mesmo sentido, o n.º 1 do artigo 3º do Decreto-lei n.º 5/2015, de 16 de janeiro que aprovou a Execução Orçamental.

Ainda assim, o n.º 2 do mesmo artigo 10.º da Lei do Orçamento prevê a possibilidade de, excepcionalmente, e no âmbito do processo de racionalização das estruturas, proceder ao descongelamento das admissões na Administração Pública, mediante proposta fundamentada do membro do Governo responsável pela área de Finanças ao Conselho de Ministros.

Diante da imperiosa necessidade do reforço dos níveis de serviços supra referidos, e havendo disponibilidade orçamental para arcar com respetivos custos, reporta-se necessário proceder ao descongelamento das admissões nos termos que se propõe.

Assim,

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Descongelamento

Ficam excecionalmente descongeladas as admissões e vagas na Administração Pública, previstas e dotadas no Orçamento de Estado para o ano económico de 2015, única e exclusivamente para fins de nomeação de 24 (vinte e quatro) técnicos superiores, sendo que, 15 (quinze) são para a Direção Nacional de Receitas do Estado, e 9 (nove)

para a Inspeção Geral de Finanças, conforme consta do anexo, que faz parte integrante da presente Resolução.

Artigo 2.º

Custos

Os custos concernentes ao descongelamento referido no artigo anterior totalizam um impacto orçamental no montante de 17.995.026\$00 (dezassete milhões, novecentos e noventa e cinco mil e vinte e seis escudos).

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 2 de julho de 2015.

O Primeiro-ministro, *José Maria Pereira Neves*

Anexo

| | Quantidade | Cargo | Vencimento | | INPS | | Subsídio de Risco 6 m | Total Geral |
|--------------|------------|------------------|----------------|-------------------|---------------|------------------|-----------------------|-------------------|
| | | | Mensal | Julho - Dezembro | Mensal | Julho - Dezembro | | |
| DNRE | 15 | Técnico Superior | 108.350 | 9.751.500 | 16.253 | 1.462.725 | | 11.214.225 |
| IGF | 9 | Técnico Superior | 107.371 | 5.798.034 | 16.106 | 869.705 | 113.062 | 6.780.801 |
| TOTAL | | | 215.721 | 15.549.534 | 32.358 | 2.332.430 | | 17.995.026 |

O Primeiro-ministro, *José Maria Pereira Neves*

Resolução n.º 64/2015

de 22 de Julho

A estrada de Lém Ferreira a Porto da Praia, no Município da Praia, Ilha de Santiago, apresenta um estado de degradação muito acentuado no pavimento, com deformação transversal e longitudinal, ondulações, covas, degradação dos muros e assoreamento de meios de drenagem, bem como inexistência de sinalização vertical e horizontal e obras de arte, o que tem causado algumas dificuldades na movimentação e conforto dos automobilistas e utentes que circulam naquela estrada, com impacto negativo na segurança rodoviária e riscos de acidentes.

Essa infraestrutura, enquanto via de comunicação entre o principal porto da capital e de acostagem de grandes cruzeiros internacionais e o centro urbano da cidade, capital do País e um importante pólo turístico, desempenha um papel fundamental no desenvolvimento da ilha.

Tem-se registado um aumento do fluxo de carga e de turistas nessa estrada com impacto relevante na economia do Concelho da Praia, em particular, e do País, em geral, pelo que é urgente a realização de obras em termos de alargamento da via, melhorias do pavimento, das condições de drenagem e de equipamentos de segurança, como forma de assegurar o nível de serviço da estrada bem como a segurança e conforto na circulação de pessoas e bens.

Estas obras serão financiadas em 56.311.154\$00 (cinquenta e seis milhões, trezentos e onze mil cento e cinquenta e quatro escudos) pelo Fundo Autónomo de

manutenção Rodoviária (FAMR), sendo 40.000.000\$00 (quarenta milhões de escudos) pagos em 2015 e 16.311.154\$00 (dezasseis milhões, trezentos e onze mil, cento e cinquenta e quatro escudos) pagos em 2016, e em 15.000.000\$00 (quinze milhões de escudos) pela Empresa Nacional de Administração dos Portos S.A. (ENAPOR).

Assim:

Ao abrigo do disposto na alínea e) do n.º 1 do artigo 42º do Regulamento da Lei das Aquisições Públicas, aprovado pelo Decreto-lei nº 1/2009, de 5 de janeiro; e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265º da Constituição, o Governo aprova a seguinte resolução:

Artigo 1º

Objeto

É autorizado o Instituto de Estradas de Cabo Verde a proceder a realização das despesas com a contratação pública no âmbito da empreitada de reabilitação da estrada Lém Ferreira – Porto da Praia, no Município da Praia, Ilha de Santiago, no montante de 71.311.154\$00 (setenta e um milhões, trezentos e onze mil, cento e cinquenta e quatro escudos), incluindo IVA.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 2 de julho de 2015.

O Primeiro-ministro, *José Maria Pereira Neves*

Resolução n.º 65/2015

de 22 de Julho

A Plataforma de Frio de Mindelo (PFM), enquadra-se na estratégia do Governo para a implementação do Cluster do Mar, visando transformar o porto de Mindelo num vantajoso centro operativo para os navios de pesca que operam no atlântico, motivado pela proximidade com zonas de pesca preferenciais para a frota especializada na captura de grandes pelágicos migradores, como os atuns. A infraestrutura permite ainda colmatar a demanda de frio existente no país para a armazenagem de outros produtos perecíveis.

A gestão e exploração dessa infraestrutura será atribuída, no seguimento do concurso público internacional, a um parceiro capaz de atrair e potenciar a escala de navios pesqueiros nos portos nacionais e com capacidade para promover as exportações nacionais de pescados e derivados para mercados externos.

Tendo em consideração o Despacho conjunto da Ministra das Finanças e do Planeamento e da Ministra das Infraestruturas e Economia Marítima que autoriza a adjudicação e determina que seja negociado o Contrato para a concessão da gestão e exploração da Plataforma de Frio do Mindelo ao Grupo empresarial Atunlo, S.L, Frigoríficos Del Grove, S.L. e Frescomar Ubago Grupo;

Estando concluídas todas as etapas do referido concurso público e escolhido o concorrente vencedor, torna-se necessário a celebração do contrato de concessão;

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Delegação de poderes para assinatura do Contrato de Concessão

Ficam delegados na Ministra das Finanças e do Planeamento e na Ministra das Infraestruturas e Economia Marítima os poderes plenos para assinarem, em nome do Estado de Cabo Verde, o contrato de concessão da Plataforma de Frio do Mindelo com o Grupo empresarial Grupo empresarial Atunlo, S.L., Frigoríficos Del Grove, S.L. e Frescomar Ubago Grupo, podendo, subdelegar na ENAPOR, S.A., enquanto entidade a quem o Estado, após assinatura do contrato de concessão geral, vai ceder a sua posição contratual, por força do disposto no n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-lei n.º 31/2015, de 18 de maio, que aprova as bases da concessão dos portos de Cabo Verde.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 15 de julho de 2015.

O Primeiro-ministro, *José Maria Pereira Neves*

**MINISTÉRIO
DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA**

Gabinete da Ministra

Portaria n.º 27/2015

de 22 de Julho

O Código da Estrada em vigor estabelece os limites de velocidades a serem praticadas no acto da condução, bem como as sanções aplicáveis aos condutores infractores, remetendo para competente regulação a introdução de meios adequados para assegurar a fiscalização da velocidade praticada pelos condutores nas vias públicas pelos fiscalizadores de trânsito.

Assim, a presente iniciativa legislativa visa cumprir o disposto no Código da Estrada e colmatar as insuficiências existentes, que fragilizavam a actuação dos órgãos de segurança rodoviária, mas também das seguradoras, do Fundo de Garantia Automóvel e das instituições que directamente ou indirectamente estão associadas à segurança rodoviária regulamentando uso dos cinemómetros-radar, enquanto aparelhos de fiscalização do trânsito.

Na verdade, o crescimento exponencial do parque automóvel exige que se imprima maior rigor e dinâmica na fiscalização rodoviária, com vista a permitir, a um tempo, uma acção mais concertada, nos mais diferentes planos, sobre as causas, os riscos e as taxas de sinistralidade rodoviária e, por esta via, a consecução de um naipe de objectivos interrelacionados, que visam, todos eles, a protecção da vida e a diminuição dos custos de acidentes de viação e uma maior segurança na mobilidade de pessoas e bens.

Os dados estatísticos indiciam um agravamento anual dos números de acidentes com vítimas, geradas normalmente, por situações de contra-ordenação às normas rodoviárias, nomeadamente, por excesso de velocidade.

Convindo persuadir e mudar o comportamento humano no acto da condução, por forma a reduzir a frequência dos sinistros rodoviários e minimizar a gravidade de suas consequências, manifesta-se de extrema importância a introdução de novos equipamentos rodoviários de fiscalização, em especial, para controlo de velocidade com os cinemómetros ou radares de velocidade.

Os equipamentos electrónicos de controlo de velocidade constituem, actualmente, um importante instrumento de persuasão para comportamentos de positividade, dissuasão de comportamentos de riscos, particularmente dos relacionados com a velocidade, no âmbito das políticas de prevenção e de segurança rodoviárias, bem como na detecção de infracções estradais.

Estes meios constituem não só um meio de dissuasão relevante mas, igualmente, um instrumento que permite potenciar a acção das entidades de segurança rodoviária nesta missão essencial para a salvaguarda de vidas humanas e bens na utilização da via pública, enquanto equipamento social, de uso não rival.

Tornando-se assim necessária a introdução de novos meios de fiscalização rodoviária, por forma a prevenir situações que periguem a segurança rodoviária e ponham em risco a vida, a integridade física e a saúde de pessoas, bem como dos seus bens;

Nos termos do nº 1 do artigo 18º do Decreto-Legislativo nº 4/2005, de 26 de Setembro, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2007, de 11 de Maio, que aprovou o Código da Estrada, bem como o estatuído na alª g) do artigo 5º da Lei nº 86/VIII/2015, de 14 de Abril, em conjugação com o disposto no nº 5 do artigo 7º e com os artigos 155º e 166º, ambos do Código da Estrada.

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205º e pelo n.º 3 do artigo 264º da Constituição, manda o Governo de Cabo Verde, pelo Ministra da Administração Interna, o seguinte:

Artigo 1º

Objecto

É aprovado o Regulamento de controlo metrológico de velocidades para aferição dos excessos de velocidade sobre os limites legalmente impostos através da instituição dos cinemómetros-radar, em anexo ao presente diploma, e que dele faz parte integrante.

Artigo 2º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Gabinete da Ministra da Administração Interna, aos 13 de Julho de 2015. – A Ministra, *Marisa Helena do Nascimento Moraes*

Anexo

REGULAMENTO PARA CONTROLO METROLÓGICO DE VELOCIDADE COM OS CINEMÓMETROS-RADAR

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1º

Objecto

O presente diploma regula o regime aplicável ao controlo de velocidade através de cinemómetros-radar, ao abrigo do disposto nos artigos 155º e 156º do Código da Estrada, pelos serviços com competência no âmbito da segurança rodoviária.

Artigo 2º

Definição

Para efeitos deste diploma, entende-se por cinemómetros-radar, os equipamentos com capacidade de medição e registo das velocidades desenvolvidas pelos veículos automóveis, reboques, semi-reboques, motociclos e outros veículos a motor que transitam nas vias públicas, independentemente de serem fixas ou móveis.

Artigo 3º

Classificação

1. Os equipamentos de fiscalização electrónica de velocidade classificam-se em:

- a) Fixos; e
- b) Móveis;

2. Os equipamentos fixos, consistem em instrumentos constituídos por um mecanismo com capacidade de medição da velocidade e registo de imagens instalados em locais definidos e com carácter permanente.

3. Os equipamentos móveis, consistem em aparelhos constituídos por um mecanismo com capacidade de medição de velocidade e de registo de imagens, que podem ser transportados, e instalados em qualquer lugar.

Artigo 4º

Características dos equipamentos

1. Os equipamentos de fiscalização electrónica de velocidade devem permitir a identificação do veículo e registar:

- a) A placa do veículo;
- b) A velocidade do veículo, medida em km/h;
- c) A data (dia, mês e ano) e hora (hora e minuto) da prática de infracção;
- d) A contagem volumétrica de tráfego.

2. Devem, ainda, conter:

- a) A velocidade máxima regulamentada para o local da via em km/h;
- b) O local da infracção identificado de forma descritiva ou codificada;
- c) A identificação do instrumento ou equipamento utilizado, mediante numeração estabelecida pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

3. Os equipamentos de fiscalização electrónica de velocidade são aprovados pela Direcção-Geral de Viação e Segurança Rodoviária, tal como disposto no número 5 do artigo 7º do Decreto-Legislativo nº 4/2005, de 26 de Setembro, que aprovou o Código da Estrada.

Artigo 5º

Fins dos equipamentos

1. A instalação e a utilização de equipamentos de fiscalização electrónica de velocidade nos termos do presente diploma destinam-se à melhoria das condições de prevenção e segurança rodoviárias e à garantia do cumprimento dos deveres impostos aos condutores no exercício da condução.

2. Os equipamentos de controlo metrológico de velocidade visam unicamente:

- a) Protecção e segurança das pessoas e bens, entidades públicas ou privadas, no que respeita à circulação rodoviária;
- b) Controlo e monitorização do tráfego rodoviário;
- c) Prevenção, fiscalização e repressão de infracções rodoviárias;
- d) Redução de acidentes rodoviários;
- e) Melhoria dos níveis de segurança rodoviária.

Artigo 6º

Instalação e uso

1. No âmbito da actividade de fiscalização electrónica de velocidade, de prevenção e detecção de infracções rodoviárias, são instalados equipamentos de controlo de velocidade ao abrigo do presente diploma:

- a) Em locais predefinidos, de acordo com as condições da via, a intensidade do tráfego e demais condições da circulação rodoviária;
- b) Em veículos ou em suporte apropriado.

2. Os equipamentos são usados:

- a) Em acções de prevenção e fiscalização de tráfego;
- b) Na detecção, em tempo real ou através de registo, de infracções rodoviárias e na aplicação das correspondentes normas sancionatórias.

3. A instalação dos meios de fiscalização de velocidade, bem como a captação de imagens devem ser direccionadas, tanto quanto tecnicamente possível, para a chapa de matrícula dos veículos que sejam objecto da acção de prevenção ou de fiscalização.

4. Os dados obtidos através dos equipamentos de controlo de velocidade, em tempo real ou em diferido, podem ser usados, a partir dos respectivos registos, para efeitos de prova em processo contra-ordenacional, respectivamente nas fases de levantamento de auto, inquérito, instrução, decisão ou nas fases administrativa e de recurso judicial.

Artigo 7º

Homologação, verificação e modelos

A verificação e os modelos dos cinemómetros-radar devem ser objeto de homologação por parte da Direcção-Geral de Viação e Segurança Rodoviária (DGVSR) nos termos da lei.

CAPITULO II

Tratamento de dados

Artigo 8º

Dados objecto de tratamento

1. No âmbito da utilização dos sistemas de fiscalização electrónica de velocidade, podem ser tratados os seguintes dados:

- a) Local, data e hora de registo;
- b) Dados que ajudem a comprovar a infracção;
- c) Imagem da chapa da matrícula;
- c) Velocidade;
- e) Descrição da infracção e normas do Código da Estrada e legislação complementar que se consideram violadas;
- f) Identificação do agente que efectuou a observação da infracção.

2. Na aplicação das normas do presente diploma, nomeadamente, quanto à recolha de imagens e de sons captados em tempo real por sistemas de vídeo e de fotografia, tratamento, responsabilidade e protecção, observa-se o regime estabelecido no presente diploma e, subsidiariamente, o estabelecido na Lei nº 86/VIII/2015, de 14 de Abril e na Lei nº 133/V/2001, de 22 de Janeiro, com as alterações aprovadas pela Lei nº 41/VIII/2013, de 17 de Setembro e pela Lei nº 42/VIII/2013, de 17 de Setembro.

Artigo 9º

Responsável pelo tratamento

1. O responsável pelo tratamento de imagens e de sons captados em tempo real por sistemas de vídeo e de fotografia é, em relação ao sistema de controlo electrónico de velocidades que operar:

- a) A DGVSR;
- b) A Policia Nacional (PN).

2. Compete à DGVSR o processamento das contra-ordenações rodoviárias, resultantes das competências previstas no Código da Estrada e legislação complementar.

Artigo 10º

Registo e procedimentos

1. Detectada alguma infracção ao Código da Estrada ou legislação complementar e para os devidos efeitos a Policia Nacional, consoante os casos:

- a) Levanta o auto de notícia, com a descrição da infracção, a que junta menção do registo efectuado;
- b) Toma as devidas providencias para a localização da viatura;
- c) Comunica a situação à DGVSR ou às entidades judiciais com vista ao accionamento das operações adequadas e trâmites legais.

2. Os dados são transmitidos por via electrónica ou suporte físico, para assegurar o cumprimento das respectivas obrigações legais.

Artigo 11º

Comunicação de dados

1. Os dados registados devem ser comunicados, sempre que solicitados, às seguintes entidades:

- a) Às forças de segurança, no que respeita às competências que legalmente lhes estão fixadas;
- b) Às autoridades judiciárias para efeitos de procedimento criminal, quando tal resulte de obrigação legal ou a solicitação destas, nos termos legais;

2. Às entidades referidas no número 1 são comunicados por via electrónica ou suporte físico, os dados estritamente necessários para assegurar o cumprimento das respectivas obrigações legais.

3. Os meios de comunicação utilizados devem assegurar a privacidade e autenticidade da informação transmitida, a par da celeridade e eficácia do procedimento.

CAPITULO III

Contra-ordenações

Artigo 12º

Contra-ordenação

As infracções rodoviárias cometidas e registadas de acordo com equipamentos electrónicos de controlo de velocidade, constituem contra-ordenação rodoviária nos termos dos artigos 140º do Código da Estrada, por infracção ao disposto nos artigos 24º e 25º, ambos do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2005, de 26 de Setembro, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2007, de 11 de Maio.

Artigo 13º

Regime

1. As contra-ordenações rodoviárias respeitantes a excesso de velocidades são reguladas pelo disposto no presente diploma, pelo artigo 141º do Código da Estrada

e subsidiariamente pelo disposto no artigo 30º da Lei nº 86/VIII/2015, de 14 de Abril e pelo regime geral da Lei-Quadro das contra-ordenações – Decreto-Legislativo nº 9/1995, de 27 de Outubro.

2. As contra-ordenações rodoviárias são puníveis com sanção principal, sob a forma de coimas previstas nos artigos 24º e 25º do Código da Estrada e com sanção acessória, tal como prevista nos artigos 147º, 148º e seguintes do Código da Estrada.

Artigo 14º

Classificação das contra-ordenações

As contra-ordenações por excesso de velocidade são reguladas e classificadas nos termos dos artigos 155º e 156º do Decreto-Legislativo nº 4/2005, de 26 de Setembro, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2007, de 11 de Maio, que aprovou o Código da Estrada, em graves e muito graves.

A Ministra, *Marisa Helena do Nascimento Morais*.

Portaria n.º 28/2015

de 22 de Julho

No quadro das reformas a nível de fiscalização e segurança rodoviária, pretende-se implementar um sistema de recolha de informações dos acidentes de viação, como medida essencial para a melhoria da análise e tomada de decisões.

Esta importante medida tem entre os seus objectivos uma recolha objectiva e fidedigna dos dados dos acidentes rodoviários, permitir uma maior utilização e confiança nos dados enquanto ferramentas na elaboração de estratégias de segurança rodoviária, uma melhor compreensão por parte das autoridades fiscalizadoras das causas dos acidentes e conhecer melhor os pontos negros e aumentar a capacidade de resposta para fazer face aos problemas rodoviários.

O Boletim Estatístico que se cria com esta regulamentação é mais completo e inteligível para as autoridades, permitindo maior rapidez na actualização das informações e alarga a possibilidade de tomada de medidas concretas.

Neste sentido, a implementação do Boletim Estatístico importa a previsão de novas regras de preenchimento de dados no acto do levantamento do acidente de viação, assente numa lógica de simplificação dos procedimentos.

O Boletim Estatístico é a principal fonte de informação sobre o fenómeno da sinistralidade rodoviária, servindo de suporte ao diagnóstico da situação nacional neste domínio específico, à avaliação das medidas adoptadas, à investigação, à realização de comparações e à definição de programas e estratégias visando melhorar a segurança rodoviária a nível local e nacional.

Assim, todas as questões ligadas à qualidade e fiabilidade do BE assumem particular importância, visto que as faltas, incoerências ou erros no seu preenchimento têm repercussões no rigor das estatísticas realizadas com base nesta informação, podendo pôr em causa a credibilidade do sistema de informação dos acidentes de viação.

Para o efeito, até à data, o registo dos dados estatísticos dos acidentes, não permitia uma clara identificação

das causas dos acidentes, dos pontos negros, do sexo e idade dos intervenientes, das condições das vias e outros aspectos que assumem extrema importância no processo de implementação das políticas de segurança rodoviária.

De acordo com o novo modelo de Boletim Estatístico, são apenas tratadas as questões fundamentais permitindo desta forma, uma visão ampla dos acidentes de viação que ocorrem nas estradas nacionais.

Convindo suprir essa falta de dados estatísticos e assim colmatar esta lacuna, introduz-se o Boletim Estatístico, bem como as normas gerais da sua aplicação;

Assim,

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205º e pelo n.º 3 do artigo 264º da Constituição.

Manda o Governo, pela Ministra da Administração Interna, o seguinte:

CAPITULO I

Disposições gerais

Artigo 1º

Objecto

O presente diploma estabelece a obrigatoriedade da utilização do Boletim Estatístico (BE) em anexo, e do qual faz parte integrante, em acidentes de viação, bem como determina as regras gerais para o respectivo preenchimento.

Artigo 2º

Conceito e âmbito de aplicação

1. Boletim Estatístico é um instrumento de notação estatística preenchido pelas entidades fiscalizadoras sempre que tomam conhecimento da ocorrência de um acidente de viação, tendo em vista recolher elementos que permitam caracterizá-lo o mais fielmente possível.

2. O BE é aplicável a acidente de viação que ocorra ou tenha origem numa via pública ou via equiparada, que envolva pelo menos um veículo em movimento e em consequência do qual uma ou várias pessoas tenham morrido ou ficado feridas ou tenha provocado danos materiais.

3. O BE não é aplicável a acidentes ocorridos em vias ou áreas privadas sem acesso ao trânsito público, ou acidentes resultantes de suicídios confirmados, exceto se tiverem causado lesões e/ou danos a terceiros ou ainda a acidentes provocados por causas naturais exceto se tiverem causado lesões e/ou danos a terceiros e homicídios.

Artigo 3º

Definições

Para efeitos do disposto no presente diploma e para o preenchimento do BE, entende-se por:

- a) “Acidente de viação”, acidente que ocorra ou tenha origem numa via pública ou via equiparada, que envolva pelo menos um veículo em movimento e em consequência do qual uma ou várias pessoas tenham morrido ou ficado feridas ou tenha provocado danos materiais;
- b) “Vítima”, ser humano que em consequência de acidente de viação sofra danos corporais;

- c) “Vítima mortal”, vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde ou nos 30 (trinta) dias imediatos;
- d) “Ferido grave”, vítima cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas e que não venha a falecer no período de 30 dias após o acidente;
- e) “Ferido ligeiro”, vítima que tenha sofrido ferimentos que não impliquem a sua hospitalização ou cuja hospitalização tenha sido inferior a 24 horas e que não venha a falecer no período de 30 dias após o acidente;“
- f) Acidente com vítimas”, acidente do qual resulte pelo menos uma vítima;
- g) “Acidente mortal”, acidente do qual resulte pelo menos um morto;
- h) “Acidente com feridos graves”, acidente do qual resulte pelo menos um ferido grave, não tendo ocorrido qualquer morte;
- i) “Acidente com feridos ligeiros”, acidente do qual resulte pelo menos um ferido ligeiro e em que não se tenham registado mortos nem feridos graves.
- j) “Pontos negros”, troços de estrada até 200 m, com mais de 5 acidentes e com vítimas.

Artigo 4º

Obrigatoriedade

É obrigatório o preenchimento do BE sempre que haja acidentes de viação com danos materiais ou com vítimas.

Artigo 5º

Veículos intervenientes

Por veículos intervenientes no acidente entende-se:

- a) Os veículos em movimento, parado (s) ou estacionado (s) em que um ou mais ocupantes tenham morrido ou ficado feridos em consequência do acidente;
- b) Os veículos que tenham sofrido danos materiais em consequência do acidente;
- c) Os veículos que tenham colidido com um ou mais veículos em movimento, parado (s) ou estacionado (s), com peões, animais ou obstáculos;
- d) Os veículos que não sofreram danos materiais, não causaram vítimas e em que nenhum dos ocupantes morreu ou ficou ferido mas que contribuíram para a ocorrência do acidente.

Artigo 6º

Utentes intervenientes

Sem prejuízo das definições do Código da Estrada, em termos estatísticos os utentes intervenientes no acidente são:

- a) Condutor, pessoa que detém o comando de veículo ou animal na via pública, incluindo o instrutor de condução durante a aula de condução e o examinando durante o exame de condução.

- b) Passageiro, pessoa afeta a um veículo na via pública e que não seja condutor, incluindo o instrutor de condução durante o exame de condução e o instruendo durante a aula de condução.
- c) Peão, pessoa que transita na via pública a pé e em locais sujeitos à legislação rodoviária;
- d) As pessoas que conduzem à mão velocípedes ou ciclomotores de duas rodas sem carro atrelado, carros de crianças ou de deficientes;
- e) As pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas com motor elétrico, trotinetas, patins ou outros meios de circulação análogos sem motor;
- f) As pessoas que ao entrar ou sair do veículo são atingidas por outro veículo;
- g) As pessoas que estão a reparar uma avaria, a mudar um pneu ou a realizar qualquer outra operação fora do veículo;
- h) As pessoas que se encontram em trabalhos na via pública.

CAPITULO II

Estrutura e Procedimentos

Artigo 7º

Estrutura do Boletim Estatístico

1. Para efeitos de descrição e preenchimento do acidente de viação, a informação contida no BE está organizada em 6 (seis) capítulos, identificados por letras maiúsculas de A a F, conforme se segue:

- A – Identificação do Acidente;
- B – Circunstâncias Externas;
- C – Natureza do Acidente;
- D – Veículos Intervenientes;
- E – Condutores Intervenientes;
- F – Consequências do Acidente.

2. O capítulo A do BE, referente a “Identificação do acidente”, deve ser preenchido para todos os acidentes de viação, com e sem vítimas, uma vez que o seu objetivo é fornecer os elementos essenciais à identificação do acidente.

3. Os restantes capítulos B a F, que fornecem informação detalhada do acidente, só devem ser preenchidos para os acidentes com vítimas.

Artigo 8º

Dados e identificação

1. O BE é utilizado para fins exclusivamente estatísticos, por isso não deve conter qualquer elemento que permita identificar os indivíduos e/ou veículos envolvidos no acidente.

2. Todos os registos dos intervenientes (condutores/veículos) no acidente são identificados por letras maiúsculas

A, B, C, que devem ser as mesmas, ou seja, designa-se por "A" o condutor do veículo A, por "B" o condutor do veículo B, por "C" o condutor do veículo C.

3. Os passageiros são identificados por letras minúsculas a, b, c, d e o BE só permite indicar um máximo de 4 (quatro) passageiros por veículo.

4. Os peões intervenientes no acidente são identificados por letras minúsculas, a, b, c, d, e só sendo possível indicar um máximo de 4 (quatro) peões em cada BE.

Artigo 9º

Identificação do acidente

1. A entidade fiscalizadora deve preencher o Capítulo A do BE, em todos os acidentes de viação, com ou sem vítimas.

2. A entidade fiscalizadora no acto do registo do acidente deve preencher de forma legível a identificação do acidente, registar a natureza do acidente e os respectivos condutores intervenientes.

Artigo 10º

Circunstâncias externas

1. O capítulo B, referente a circunstâncias externas, destina-se a descrever a envolvente do acidente por forma a conhecer o melhor possível as condições existentes no local e momento em que aquele ocorreu, nomeadamente, em relação às características da via, sinalização, condições ambientais, entre outros.

2. Nos acidentes em interseções, quando não é possível identificar com precisão em qual das vias ocorreu o acidente, aquela a descrever no BE deve ser a via com prioridade ou de categoria superior.

3. Este capítulo deve ser preenchido apenas para os acidentes com vítimas.

Artigo 11º

Natureza do acidente

1. Este capítulo destina-se a fornecer informação detalhada sobre a natureza do acidente.

2. No caso de acidentes que compreendem mais do que uma situação em termos da natureza, deve seleccionar aquela que esteve na origem do desenrolar do acidente.

3. Este capítulo deve ser preenchido apenas para os acidentes com vítimas.

Artigo 12º

Veículos intervenientes

1. Este capítulo disponibiliza informação detalhada sobre os veículos envolvidos no acidente.

2. Conforme referido no artigo 8º, os veículos são identificados por letras maiúsculas A, B, C, que devem ser as mesmas dos seus condutores.

3. Como no BE só é possível identificar um máximo de 3 (três) veículos, se existirem 4 ou mais veículos envolvidos num acidente estes terão que ser indicados em boletim (ns) adicional (ais).

4. Este capítulo deve ser preenchido apenas para os acidentes com vítimas.

Artigo 13º

Condutores intervenientes

1. Este capítulo disponibiliza informação detalhada sobre todos os condutores envolvidos no acidente, quer tenham ou não sofrido lesões.

2. Os dados sobre o sexo e a idade dos condutores são fornecidos no Capítulo A "Identificação do Acidente" pois fazem parte do conjunto de varáveis que deve ser indicado para todos os acidentes de viação, com e sem vítimas.

3. Conforme referido no artigo 8º, os condutores são identificados por letras maiúsculas A, B, C, que devem ser as mesmas dos veículos.

4. Como no BE só é possível registar um máximo de 3 (três) condutores, se existirem 4 ou mais condutores implicados num acidente estes terão que ser indicados em boletim (ns) adicional (ais).

5. Este capítulo deve ser preenchido apenas para os acidentes com vítimas.

Artigo 14º

Consequências do acidente

1. Este capítulo faculta dados sobre as pessoas envolvidas no acidente (condutores, passageiros e/ou peões) quer tenham ou não sofrido lesões.

2. No caso dos condutores, no entanto, uma parte da informação é fornecida em capítulos anteriores.

3. Este capítulo deve ser preenchido apenas para os acidentes com vítimas

Artigo 15º

Boletins adicionais

1. Em cada BE só é possível indicar um máximo de 3 (três) condutores e/ou 3 (três) veículos, 4 (quatro) passageiros por veículo e 4 (quatro) peões por cada acidente.

2. Nos casos em que qualquer um destes números sejam excedidos, torna-se necessário preencher e agrafar boletins adicionais, devendo repetir-se em todos eles o mesmo número de acidente.

3. A identificação dos utentes que é preciso registar nos boletins adicionais faz-se por ordem alfabética, sendo que se houver mais de 3 condutores/veículos intervenientes, no primeiro BE identificam-se os condutores/veículos "A", "B" e "C", no segundo BE os condutores/veículos "D", "E" e "F", no terceiro os condutores/veículos "G", "H", e "I" e assim sucessivamente, sendo que o número do acidente é o mesmo em todos os boletins.

4. Se houver mais de 4 passageiros num dos veículos e/ou se houver mais de 4 peões o procedimento é o mesmo, identificando no primeiro BE os passageiros ou peões "a", "b", "c", "d" no segundo "e", "f", "g", "h", e assim sucessivamente, sendo que o número do acidente é o mesmo em todos os boletins.

Artigo 16º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Gabinete da Ministra da Administração Interna, aos 16 de Julho de 2015. – A Ministra, *Marisa Helena do Nascimento Morais*.

Anexo

| | | |
|---|--|--|
|  | DIRECÇÃO-GERAL DE VIAÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA | Nº de Boletim <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Entidade <input type="text"/> <input type="text"/> Fiscalizadora <input type="text"/> |
|---|--|--|

A - a preencher em todos os acidente

B e seguintes apenas em acidentes com vítimas

A - IDENTIFICAÇÃO DO ACIDENTE

A1 DATA/HORA
 Ano Mês Dia Hora Min.

A2 LOCALIZAÇÃO
 1. Fora da localidade
 Dentro das localidades
 2. Ilha _____
 Concelho _____
 Freguesia _____
 Localidade _____
 Coordenadas GPS
 Latitude
 Longitude

3. Classificação da via _____ Km
 Arruamento _____ nº _____

4. Se houver separador central indique em que sentido
 1 Crescente 2 Decrescente

A3 TIPO DE ACIDENTE
 1 Acidentes com danos materiais
 2 Acidentes com vítimas
 Mortos
 Feridas graves
 Feridas leves

A4 NATUREZA DO ACIDENTE
 1 Despiste 2 Colisão 3 Atrapelamento

A5 NÚMERO DE VEÍCULOS INTERVENIENTES
 Ciclomotor e motociclo
 Veículo ligeiro
 Veículo pesado
 Outros

A6 CONDUTORES INTERVENIENTES
 1. SEXO Carta nº:
 A B C M
 2 F

B - CIRCUNSTÂNCIAS EXTERNAS

B1 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA VIA
 1. EXTRADA COM SEPARADOR
 1 Nº de vias de trânsito no sentido
 2 Outra via / nº de trânsito no sentido
 2. ESTRADA SEM SEPARADOR - nº de vias no sentido
 3. VIA DE TRÂNSITO
 1 Esquerda 2 Direita 3 Central
 4. EM PLANTA
 1 Recta 2 Esquerda 3 Central
 5. EM PERFIL
 1 Em patamar 2 Com inclinação
 3 Em lomba

3. 1 Incêndio posterior A B C
 2 A preencher no caso d
 3 Berma Pavimentada

4. **SITUAÇÃO DO ACIDENTE**
 1 Em plena via 2 Na Berma
 3 Meiosvia 4 Em divisória reversa

5. **INTERSECÇÃO DE VIAS**
 1 Fora da intersecção
em intersecção de nível
 2 Em cruzamento 3 Em entroncamento
 4 Em rotunda
 2 Em cruzamento 3 Em entroncamento
 4 Em rotunda

6. ACIDENTES EM OBRA DE ARTE
 1 Túnel 2 Viaduto / Ponte
 3 Passagem Estreita

B3 REGIME DE CIRCULAÇÃO
 1. FAIXA DE RODAGEM COM
 1 Sentido único 2 Dois sentidos
 3 Reversível
 2. VELOCIDADE PERMITIDA NO TROÇO
 Limite geral _____ Km/h
 Limite local _____ Km/h

B4 PAVIMENTO
 1. TIPO DE PISO
 1 Terra batida 2 Betuminoso
 3 Betão do Cimento 4 Calçada
 2. ESTADO DE CONSERVAÇÃO
 1 Em bom estado 2 Em estado regular
 3 Em mau estado
 3. OBSTÁCULOS OU OBRAS
 1 Inexistentes 2 Não sinalizados
 3 Insuficientemente sinalizados
 4 Correctamente sinalizados
 4. CONDIÇÕES DE ADERÊNCIA
 1 Seco e limpo 2 Húmido
 3 Molhado 4 Com lama
 5 Com óleo 6 Com gravilha ou areia
 7 Com água acumulada na faixa de rodagem

B5 SINALIZAÇÃO
 1. MARCAS NO PAVIMENTO
 1 Sem marcas rodoviárias ou pouco visíveis
 2 Com marcas -separadoras de sentido de trânsito
 3 Com marcas -separadoras de sentido e de vias de trânsito
 2. SINALIZAÇÃO LUMINOSA
 1 Inexistente 2 A funcionar normalmente
 3 Intermitente 4 Desligada
 3. SINAIS
 1 Stop 2 Cedência de passagem
 3 Proibição de ultrapassagem
 4 Passagem de peões 5 Outros

B6 LUMINOSIDADE
 1 Em pleno dia 2 Sol encandeante
 3 Aurora ou crepúsculo 4 Noite, com iluminação
 5 Noite, sem iluminação

B7 FACTORES ATMOSFÉRICOS
 1 Bom tempo 2 Chuva
 3 Vento forte 4 Nevoeiro
 5 Nuvem de fumo

Incêndio posterior A B C
 A preencher no caso de se usar fogo

DESPISTE
 1 Despiste simples
 Com transposição do separador
 2 Com dispositivo de retenção
 3 Sem dispositivo de retenção
 4 Com transposição do dispositivo de retenção lateral
 5 Com capotamento
 6 Com colisão com veículos imobilizado ou obstaculo
 7 Com fuga

D1 CATEGORIA / CLASSE
 1 Veículos A, B e C
 A B C
 1 Velocipede
 2 Velocipede com motor

3 Ciclomotor
 4 Motociclo cilindrada ≤50 cc
 5 Motociclo cilindrada > 50 cc
 6 Motociclo cilindrada > 50 cc > 25 KW
 potência / peso > 0,16KW/Kg
 7 Automóvel ligeiro
 8 Automóvel pesado
 9 Veículo agrícola
 10 Máquina industrial
 11 Veículo sobre carris
 12 Veículo de tracção animal
 13 Desconhecido

2. Se o veículo for ciclomotor ou motociclo especificar no caso de ser:
 A B C
 1 Triciclo
 2 Quadriciclo

3. Se for automóvel ligeiro ou pesado, indicar o tipo:
 A B C
 1 Passageiros
 2 Mercadorias
 2 Misto
 3 Tractor
 4 Veículos especial. Qual?

4. A B C
 1 Sem semi-reboque/reboque
 2 Com semi-reboque/reboque

D2 TIPO DE SERVIÇO
 4. A B C
 1 Particular
 2 Oficial
 3 Aluguer
 4 Outros

D3 INSPEÇÃO PERIÓDICA
 A B C
 1 Não obrigatório
 2 Válida
 3 Sem validade
 4 Sem inspecção

D4 CERTIFICADO
 1. **MATÉRIA/ OBJECTO PERIGOSO TRANSPORTADO**
D5 CARGA / LOTAÇÃO / PNEUS
 1. **CARGA / LOTAÇÃO**
 A B C
 1 Sem carga
 2 Com excesso de carga
 3 Carga bem acondicionada
 4 Carga mal acondicionada
 5 Com lotação excedida
 2. **PNEUS**
 A B C
 1 Sem deficiência
 2 Com deficiência
 3. **TACÓGRAFO**
 A B C
D6 SEGURO Sem tacógrafo ou desactivado
 2 Com tacógrafo
D6 SEGURO
 A B C
 1 Com seguro
 2 Sem seguro
 3 Isento

E - CONDUTORES INTERVENIENTES

E1 CARACTERÍSTICAS DA HABILITAÇÃO DE CONDUÇÃO

1. LICENÇA / CARTA DE CONDUÇÃO

| | A | B | C |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

2. PAÍS DE EMISSÃO

| | A | B | C |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

3. CERTIFICADO TMP

| | A | B | C |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

4. CERTIFICADO CAP

| | A | B | C |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

E2 CONDIÇÕES PSICO / FÍSICAS

1. CONTROLO DE NÍVEL DE ALCOOLEMIA

| | A | B | C |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

2. TAXA DE ALCOOLEMIA

| A | B | C |
|----------------------|----------------------|----------------------|
| <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

3. OUTROS FACTORES

| | A | B | C |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

4. TEMPO DE CONDUÇÃO CONTINUADA

| | A | B | C |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

E3 ACÇÕES E MANOBRAS ANTES DO ACIDENTE

1. CARGA / LOTAÇÃO

| | A | B | C |
|----|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

2. ESQUEMA

E3 ACÇÕES E MANOBRAS ANTES DO ACIDENTE

| | A | B | C |
|----|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

E4 ACESSÓRIOS DE SEGURANÇA

| | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

F - CONSEQUÊNCIA DO ACIDENTE

F1 CONDUTORES VÍTIMAS

1. GRAU DE GRAVIDADE DAS LESÕES

| | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

F2 PASSAGEIROS VÍTIMAS

Veículo A Veículo B Veículo C

1. SEXO

| a | b | c | d | i | j | l | m | r | s | t | u |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |

Masculino Feminino

2. IDADE

| a | b | i | J | r | s |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| <input type="text"/> |
| c | d | J | m | t | u |
| <input type="text"/> |

3. POSIÇÃO NO VEÍCULO

| a | b | c | d | i | j | l | m | r | s | t | u |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |

À frente À retaguarda Desconhecido

4. USO DE ACESSÓRIOS DE SEGURANÇA

| a | b | c | d | i | j | l | m | r | s | t | u |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |

C/ capacete / cinto de segurança C/ sistema retenção de criança S/ uso capacete / cinto de segurança S/ sistema retenção de criança

5. GRAU DE GRAVIDADE DAS LESÕES

| a | b | c | d | i | j | l | m | r | s | t | u |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> |

Morto Ferido grave Ferido leve Ileso

F3 PEÕES VÍTIMAS

1. SEXO

| | a | b | c | d |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Masculino Feminino

2.

| | a | b | c | d |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Peão isolado Peões em grupo Conduzindo à mão velocípedes, carros de criança de deficiente físico Deslocando-se sobre patins, trotinetes ou outros

3. IDADE

| | a | b | c | d |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| <input type="text"/> |

4. CONDIÇÕES PSICO-FÍSICA

| | a | b | c | d |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Com visão deficiente Com audição deficiente Com deficiência motora influenciada pelo álcool

| | a | b | c | d |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 4 | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

5. ACÇÕES

| | a | b | c | d |
|----|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

A sair ou entrar num veículo Surgindo inesperadamente na faixa de rodagem com obstáculo Em pleno faixa de rodagem Em trabalhos na via Atravessando fora da passagem de peões, a mais de 50 m de uma passagem Atravessando fora da passagem de peões, a mais de 50 m de uma passagem ou quando não exista passagem Atravessando em passagem sinalizada Atravessando em passagem sinalizada com desrespeito da sinalização semafórica Em ilhéu ou refúgio na via Transitando pela direita da faixa de rodagem Transitando pela esquerda da faixa de rodagem Transitando pela berma ou passeio

6. UTILIZAÇÃO DE MATERIAL REFLECTOR

| | a | b | c | d |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Tem Não tem

7. GRAVIDADE DE LESÕES

| | a | b | c | d |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Morto Ferido grave Ferido leve

Data, ___ / ___ / ___

Número de boletins utilizados neste acidente

Nome _____

(Posto) _____



I SÉRIE
**BOLETIM
OFICIAL**

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: www.incv.cv



Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: kioske.incv@incv.cv / incv@incv.cv

I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.