



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA**Preço deste número - Kz: 400,00**

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional - E.P., em Luanda, Rua Henrique de Carvalho n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1306, www.impresnanacional.gov.ao - End. teleg.: «Imprensa».	ASSINATURA Ano	O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª série é de Kz: 75.00 e para a 3.ª série Kz: 95.00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na tesouraria da Imprensa Nacional - E. P.
	As três séries Kz: 734 159.40	
	A 1.ª série Kz: 433 524.00	
	A 2.ª série Kz: 226 980.00	
	A 3.ª série Kz: 180 133.20	

SUMÁRIO

Presidente da República

Decreto Presidencial n.º 168/19:

Aprova a alteração dos n.ºs 4 e 6 do artigo 3.º do Decreto Presidencial n.º 35/18, de 8 de Fevereiro, que aprova o Estatuto Orgânico do Ministério da Cultura. — Revoga a alínea b) do n.º 4 do artigo 3.º e o artigo 17.º do Decreto Presidencial n.º 35/18, de 8 de Fevereiro.

Decreto Presidencial n.º 169/19:

Aprova a Estratégia Nacional de Prevenção e Segurança Rodoviária.

Decreto Presidencial n.º 170/19:

Exonera os Oficiais Comissários da Polícia Nacional António Baptista Vaz do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, António Henriques Miguel da Silva do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, António de Jesus Miranda Guedes do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, António Martins de Sousa do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Manuel João Cale do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Noé António da Silva do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Rúben Sacayoya do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Tomé Lauriando Neto do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Victor Inaculo do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Adão Andrade Agostinho do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Afonso Lemos do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, André Mamboma do cargo de Director Provincial de Inspeção de Cabinda da Polícia Nacional, António Alberto Alves da Silva do cargo de 2.º Comandante da Província do Cunene da Polícia Nacional, António Francisco da Conceição Gomes do cargo de Director Nacional de Viação e Trânsito da Polícia Nacional, Aristófanos Cardoso Vila dos Santos do cargo de Delegado Provincial do Ministério do Interior e Comandante Provincial da Lunda-Sul da Polícia Nacional, Benjamim Quipungo Gunza do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Cipriano Ferreira dos Santos do cargo de Director Nacional de Comunicações e Informática da Polícia Nacional, Daniel Simões Ladeira Garcia do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Delfim Calulu Inácio do cargo de 2.º Comandante da Polícia de Guarda Fronteiras da Polícia Nacional, Diogo Evaristo Pascoal do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Domingos da Silva do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Domingos Miguel Adão

Francisco do cargo de 2.º Comandante da Província do Bengo da Polícia Nacional, Elias Dumbo Livulo do cargo de Delegado Provincial do Ministério do Interior e Comandante Provincial de Benguela da Polícia Nacional, Emídio Albino Francisco Dias do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Francisco António do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Francisco Ferreira Paiva do cargo de Delegado Provincial do Ministério do Interior e Comandante Provincial do Bengo da Polícia Nacional, Gonçalves António Júnior do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Joaquim Manuel do cargo de 2.º Comandante da Província da Lunda-Sul da Polícia Nacional, João José Gaspar da Silva do cargo de 2.º Comandante da Província do Cuanza-Norte da Polícia Nacional, Júnior Salussinga do cargo de Director Nacional de Planeamento e Finanças da Polícia Nacional, Mariano Alves do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Manuel Francisco Dias do cargo de Chefe do Departamento Nacional de Saúde da Polícia Nacional, Manuel Francisco Gonçalves do cargo de 2.º Comandante Provincial de Luanda da Polícia Nacional, Manuel Gouveia do cargo de Delegado Provincial do Ministério do Interior e Comandante Provincial do Zaire da Polícia Nacional, Nazaré Manuel Cardoso do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Osvaldo André Domingos Inácio do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, Victor Manuel Fernandes do cargo de Chefe do Gabinete do Protocolo e Relações Públicas da Polícia Nacional, Victor Jorge Gomes do cargo de 2.º Comandante da Província de Cabinda da Polícia Nacional, Albertino Casimiro Fialho Teixeira da Fonseca do cargo de Chefe do Gabinete Técnico da Polícia Nacional, Alberto Benedito do cargo de 2.º Comandante Provincial de Cabinda da Polícia Nacional, Américo da Silva Ferreira Simões do cargo de 2.º Comandante Provincial do Bengo da Polícia Nacional, António Manuel do Rosário Mendes da Silva do cargo de Chefe do Departamento Nacional-Adjunto de Saúde da Polícia Nacional, António Miguel Germano do cargo de 2.º Comandante da Unidade Portuária da Polícia Nacional, Carlos Alberto António de Sousa Guimarães do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional, David da Silva Cabaça do cargo de 2.º Comandante Provincial do Cuanza-Norte da Polícia Nacional, Divaldo Júlio Martins do cargo de Comandante da Polícia de Protecção de Objectivos Estratégicos da Polícia Nacional, Gerson Vieira Miguel do cargo de 2.º Comandante Provincial do Bié da Polícia Nacional, Manuel de Assis Neto do cargo de 2.º Comandante Provincial do Huambo da Polícia Nacional, Mário Miguel Luis do cargo de 2.º Comandante Provincial do Cuanza-Sul da Polícia Nacional, Pedro André Quiambi do cargo de 2.º Comandante Provincial do Zaire da Polícia Nacional, Alberto da Silva Mutunda Paulo do cargo de Comandante Municipal de Belas do Comando Provincial

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Decreto Presidencial n.º 168/19 de 21 de Maio

Havendo necessidade de se alterar o Estatuto Orgânico do Ministério da Cultura mediante a extinção da Direcção Nacional dos Direitos de Autor e Conexos, enquanto Serviço Executivo Directo e aditar o Serviço Nacional dos Direitos de Autor e Conexos, como órgão da Administração Indirecta do Estado;

Atendendo o disposto no n.º 1 do artigo 35.º do Decreto Legislativo Presidencial n.º 3/17, de 13 de Outubro;

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea d) do artigo 120.º do n.º 3 do artigo 125.º da Constituição da República de Angola, o seguinte:

Alteração ao Decreto Presidencial n.º 35/18, de 8 de Fevereiro

ARTIGO 1.º (Aprovação)

É aprovada a alteração do n.º 4 e do n.º 6 do artigo 3.º do Estatuto Orgânico do Ministério da Cultura, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 35/18, de 8 de Fevereiro.

ARTIGO 2.º (Alteração)

O artigo 3.º do Decreto Presidencial n.º 35/18, de 8 de Fevereiro, passa a ter a seguinte redacção:

«ARTIGO 3.º (Órgãos e serviços)

1. [...].
2. I...I.
3. [...].
4. [...]:
 - a) I...;
 - b) [Revogada];
 - c) [...];
 - d) [...];
 - e) [...].
5. [...].
6. [...]:
 - a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...];
 - d) I...;
 - e) [...];
 - f) [...];
 - g) [...];
 - h) Serviço Nacional dos Direitos de Autor e Conexos;
 - i) Museus Públicos e Equiparados;
 - j) Bibliotecas Públicas, Mediatecas e Equiparadas;
 - k) Centros Culturais e Casas de Cultura.
7. [...]]»

ARTIGO 3.º (Revogação)

São revogados a alínea b) do n.º 4 do artigo 3.º e o artigo 17.º do Decreto Presidencial n.º 35/18, de 8 de Fevereiro.

ARTIGO 4.º (Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

ARTIGO 5.º (Entrada em vigor)

O presente Decreto Presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 30 de Abril de 2019.

Publique-se.

Luanda, aos 14 de Maio de 2019.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

Decreto Presidencial n.º 169/19 de 21 de Maio

Considerando a necessidade de melhorar o processo de formação de condutores, desenvolver uma cultura de educação rodoviária, garantir uma gestão eficiente e aumentar os níveis de segurança das infra-estruturas e dos veículos, assim como aperfeiçoar e expandir os serviços de socorro e apoio às vítimas de acidentes de viação;

Tendo em conta o compromisso do Executivo de reduzir a taxa de mortalidade resultante de acidentes de viação, com base numa Estratégia Nacional de Prevenção e Segurança Rodoviária, harmonizada com as recomendações da Organização das Nações Unidas (ONU), da Organização Mundial da Saúde (CMS) e da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC);

Havendo necessidade de se harmonizar o Sistema Nacional de Transporte e Trânsito de Angola ao Programa Tripartido de Transporte e Facilitação de Trânsito (PTTFT) da SADC, cujo objectivo é assegurar um modelo de transporte rodoviário mais competitivo, integrado e liberalizado na região, bem como o desenvolvimento e implementação de políticas e normas harmonizados para o transporte transfronteiriço e as redes de tráfego, transportes e sistemas de logística;

O Presidente da República decreta, nos termos das alíneas d) do artigo 120.º e do n.º 1 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, o seguinte:

ARTIGO 1.º (Aprovação)

É aprovada a Estratégia Nacional de Prevenção e Segurança Rodoviária, anexa ao presente Decreto Presidencial de que é parte integrante.

ARTIGO 2.º

(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

ARTIGO 3.º

(Entrada em vigor)

O presente Decreto Presidencial entra em vigor na data da sua publicação.

Apreciado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 28 de Fevereiro de 2019.

Publique-se.

Luanda, a 1 de Abril de 2019.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

ESTRATÉGIA NACIONAL DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2019-2022

O PDN 2018-2022, no seu Capítulo XXIV, respeitante a Política de Segurança Nacional e dos Cidadãos reafirma que a paz e a segurança nacional constituem um princípio fundamental consagrado na Constituição de Angola.

Siglas e Acrónimos

ARSEG — Agência Reguladora e de Supervisão de Seguros
BET — Brigada Especial de Trânsito
CE — Comissão Executiva
CGPN — Comando Geral da Polícia Nacional
CNVOT — Conselho Nacional de Viação e Ordenamento do Trânsito
COMESA — Mercado Comum da África Oriental e Austral
DAD — Despesas de Apoio ao Desenvolvimento
DNIP — Direcção Nacional de Infra-Estruturas Públicas
DNISP — Direcção Nacional de Saúde Pública
DNVT — Direcção Nacional de Viação e Trânsito
EAC — Comunidade da África Oriental
EN — Estrada Nacional
FED — Fundo Europeu de Desenvolvimento
GP — Governo Provincial
INE — Instituto Nacional de Estatística
INEA — Instituto de Estradas de Angola
INEMA — Instituto Nacional de Emergências Médicas
INIDE — Instituto Nacional de Investigação e Desenvolvimento da Educação
INOTU — Instituto Nacional de Ordenamento e Desenvolvimento do Território Urbano
INTR — Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários
MAT — Ministério da Administração e Território e Reforma do Estado
MCBRTA — Acordo Multilateral de Transporte Rodoviário Transfronteiriço
MCS — Ministério da Comunicação Social
MED — Ministério da Educação
MINCOP — Ministério da Construção
MINEA — Ministério da Energia e Águas
MINPE — Ministério da Economia e do Planeamento

Siglas e Acrónimos

MINFTN — Ministério das Finanças
MININT — Ministério do Interior
MINJUD — Ministério da Juventude e Desportos
MINJUSDH — Ministério da Justiça e Direitos Humanos
MINSÁ — Ministério da Saúde
MINTRANS — Ministério dos Transportes
OE — Objectivo Estratégico
OGE — Orçamento Geral do Estado
OMS — Organização Mundial da Saúde
OO — Objectivo Operacional
PDPSR — Plano de Prevenção e Segurança Rodoviária
PDN — Plano de Desenvolvimento Nacional
PN — Polícia Nacional
PND — Plano Nacional de Desenvolvimento
PNDT — Política e Estratégia Nacional de Desenvolvimento da Actividade de Viação e Trânsito
PPP — Parceria Pública Privada
SADC — Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral
SATCC — Southern Africa Transport and Communications
SIC — Serviços de Investigação Criminal
SNT — Sistema Nacional de Trânsito
SPCB — Serviço de Protecção Civil e Bombeiros
T-CBRTC — Comissão de Transporte Rodoviário Transfronteiriço Tripartida
TTFPP — Programa Tripartido de Transporte e Facilitação de Trânsito
UT — Unidade de Trânsito
VLM — Gestão de Carga de Veículo

INTRODUÇÃO

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), a cada ano morrem no mundo aproximadamente 1,3 milhões de pessoas em consequência de acidentes de viação e estima-se que cerca de 50 milhões sofrem ferimentos graves deixando-os incapacitados (permanente parcial ou permanente absoluta).¹ Porém, calcula-se ainda que os custos anuais dos acidentes de trânsito na economia dos países variam entre 1 a 3% do PIB²:

ii) Sublinha-se, o facto de 90% das mortes mencionadas ocorrerem em países de rendimento baixo e médio. A OMS considera as mortes por acidentes rodoviários uma «epidemia» pelo facto de ser a décima causa de morte no mundo e alerta aos Governos que caso não sejam tomadas medidas adequadas até 2020 os acidentes passarão a ser a terceira causa de mortalidade no mundo³.

iii) Em 2009, a Organização das Nações Unidas (ONU) realizou, na Cidade de Moscovo, a 1.ª Conferência Ministerial Global sobre a segurança no trânsito, tendo sido, a primeira vez em que a problemática dos acidentes de trânsito e as suas consequências foram profundamente debatidos numa Conferência Ministerial com dimensão mundial.

iv) Face à conclusão de que as taxas de mortalidade por acidentes de viação colocaram esta causa em 10.º lugar mundo inteiro foram concebidas importantes medidas de política que ficaram conhecidas

¹ *Global Plan for road safety 2011-2020*, Genebra, Organização Mundial da Saúde, 2010.

² *Idem*.

³ Cf. Relatório do Escritório Regional da OMS para África Sobre Segurança Rodoviária na Região Africana, 2015

- como Declaração de Moscovo, tendo esta motivado a ONU, a declarar a «Década de Acção para Segurança no Trânsito o período 2011-2020». Com efeito, esta não apenas acolheu a iniciativa, mas também reafirmou o propósito de reduzir as mortes em pelo menos 50%, tendo solicitado aos governos a tomarem medidas objetivas. Nesse seguimento a Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC) elaborou o Programa Regional de Segurança Rodoviária, tendo definido cinco pilares prioritários sobre os quais os Estados Membros devem direccionar as acções para a redução da sinistralidade rodoviária, designadamente:
- 1) a realização de investimentos que melhorem a gestão de segurança rodoviária;
 - 2) a segurança das infra-estruturas rodoviárias;
 - 3) a segurança dos veículos;
 - 4) a segurança dos utentes das vias;
 - e 5) o socorro e assistência às vítimas de acidentes.
- v) Em Angola, as mortes nas estradas, de modo geral, estão associadas ao incumprimento das regras gerais de circulação, sobretudo, para os utentes das vias fora das localidades (Estradas Nacionais) e nas vias estruturantes dentro das localidades, como e o caso da Avenida Fidel Castro Ruz, em Luanda.
- vi) Se por um lado o Ministério da Saúde considera a sinistralidade rodoviária em Angola como sendo um problema de saúde pública, visto ser a segunda causa de morte a seguir da malária e a primeira de deficiência física, por outro lado, estudos da Polícia Nacional indicam ser uma questão de segurança nacional, a julgar pelo número de vítimas que tem causado e pelo sentimento de insegurança que tem gerado aos utentes.
- vii) Nos últimos 10 anos, ou seja, entre 2008 a 2017 as estatísticas da Polícia Nacional ilustram o registo de 34.422 mortes em acidentes de trânsito nas estradas do País. Na realidade, o fenómeno da sinistralidade em Angola e de dimensão superior aos fatos registados pelas autoridades, caso se tenha em conta os feridos que falecem depois de terem sido internados nas unidades hospitalares e não são registados neste âmbito.
- viii) No contexto da região da SADC, o relatório da OMS, 2015, sobre a segurança rodoviária (Global Status Report on Road Safety, OMS, 2015)⁴, demonstra que os países com a taxa de mortalidade ajustada a cada 100.000 habitantes mais altas são: Malawi 35,0, República Democrática do Congo 33,2; Tanzânia 32,9, Moçambique 31,6. Angola aparece no relatório com uma taxa de mortalidade de 26.9 por cada 100.000 habitantes (com margem de erro de 25%)⁵.
- ix) A presente Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (2019-2022) é um documento que contém as acções do Governo Angolano destinadas a reduzir a taxa de mortalidade resultantes dos acidentes de viação, em harmonia com as recomendações da ONU, OMS e SADC. Portanto, fortalece o compromisso do Governo Angolano em garantir maior segurança aos utentes das vias.
- x) Para a colaboração da estratégia foi feito um diagnóstico do estado da sinistralidade rodoviária no País, isto é, foram analisados os números dos acidentes do período 2013-2017, sobretudo os principais factores de riscos associados aos acidentes, dentro e fora das localidades, o perfil das vítimas e dos condutores envolvidos, a problemática dos transportes rodoviários, das infra-estruturas e das respostas em operações de socorro e apoio às vítimas.
- xi) No diagnóstico procurou-se também olhar para algumas debilidades existentes na estrutura orgânica de algumas instituições inseridas no Sistema Nacional de Trânsito e as respectivas debilidades operacionais apresentadas, isto é, a forma como tem respondido ao fenómeno da sinistralidade rodoviária.
- xii) Foi nesta base em que foram definidos os objectivos estratégicos e os correspondentes objectivos operacionais, tendo por conseguinte identificado um conjunto de acções realistas e exequíveis para melhorar a intervenção do Governo problemática dos acidentes de viação. Porém, as acções constantes da estratégia estão relacionadas com os factores identificados como potenciadores de acidentes, as fragilidades ou debilidades identificadas, quer do ponto de vista orgânico como do ponto de vista funcional do Sistema Nacional de Trânsito.
- xiii) Assim, a presente estratégia está organizada da seguinte forma:
- a) Introdução;
 - b) Referências sobre as políticas e planos de segurança rodoviária;
 - c) Diagnóstico da situação da sinistralidade no País;
 - d) Estratégia de Prevenção e Segurança Rodoviária;

⁴ O *Global Status Report on Road Safety* é um relatório bienal da Organização Mundial da Saúde, pelo que o relatório 2015, em referência, estão publicados os dados de 2013.

⁵ O Continente Africano, segundo o relatório da OMS, 2015, é o que apresentou a maior taxa de mortalidade em cada 100.000 habitante, com uma média continental de 26.6, sendo que o continente europeu é que apresentou neste relatório a taxa de mortalidade mais baixa de 9.3

- e) Monitorização;
 - f) Factores críticos de sucesso;
 - g) Plano de acções (integrado na estratégia).
- xiv) A adesão de Angola a Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) levou-a a assumir compromissos comuns, dentre os quais a adequação das suas normas internas às directrizes do Protocolo de Transportes Telecomunicações e Meteorologia, ratificados em 1996.
- xv) Neste domínio aderiu por força de circunstância, o Programa Tripartido de Transporte e Facilitação de Trânsito (PTTFT), Acordo resultante da junção de três comunidades económicas regionais, nomeadamente: COMESA — Mercado Comum da África Oriental e Austral, EAC — Comunidade da África Oriental e a SADC — Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral, com o objectivo de criarem um espaço para o desenvolvimento económico comum, assente nos seguintes pressupostos:
- a) Criação de uma zona de livre comércio e a unificado de tarifas;
 - b) Aceleração da integração económica do Continente Africano;
 - c) O desenvolvimento económico sustentável do continente;
 - d) A melhoria da qualidade de vida das pessoas.
- xvi) O PTTFT tem ainda como finalidade, o desenvolvimento de um mercado de transporte rodoviário regional mais competitivo, integrado e liberalizado na região, bem como o desenvolvimento e implementação de políticas, leis, normas e padrões harmonizados para o transporte transfronteiriço e as redes de tráfego, transportes e sistemas de logística.
- xvii) No quadro da sua materialização, o PTTFT prevê um conjunto de acções que devem ser realizadas pelo Estado Angolano no período de 2017-2021 e dada a sua natureza e especificidade, foi incorporada como Objectivo Estratégico 7 da presente Estratégia (ENSR — 2019 — 2022) e faz referenda a Harmonização do Sistema Nacional de Transporte e Trânsito no âmbito do Programa Tripartido.

Definições

Com vista à uniformizar literatura sobre a segurança rodoviária a ENSR 2019-2022, no seguimento de recomendações da ONU, adopta um conjunto de significados⁶ à termos que devem ser entendidos, na abordagem do fenómeno sinistralidade, conforme a seguir se explica:

Acidente: ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais.

Acidente com Vítimas: acidente no qual resulte pelo menos uma vítima. **Acidente Mortal:** acidente do qual resulta pelo menos um morto.

Acidente com Feridos Grave: acidente do qual resulte pelo menos um ferido grave, não tendo ocorrido qualquer morte.

Acidente com Feridos Leves: acidente do qual resulte pelo menos um ferido leve e que não tenham registado mortos nem feridos graves.

Vítima: Ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais.

Morto ou Vítima Mortal: vítima de acidente cujo óbito ocorra no local do evento ou no seu percurso até a unidade sanitária. Para obter o número de mortes a 30 dias, aplica-se a este valor um coeficiente de 1.4.

Ferido Grave: vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de Hospitalização superior a 24 horas.

Ferido Leve: vítima de acidente que não seja considerado ferido grave.

Condutor: pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública.

Passageiro: pessoa afecta a um veículo na via pública e que não seja condutora.

Peão: pessoa que transita na via pública a pé e em locais sujeitos à legislação rodoviária. Consideram-se ainda peões todas as pessoas que conduzam a mão velocípedes ou ciclomotores de duas rodas sem carro atrelado ou carros de crianças ou de deficientes físicos.

Índice de Gravidade: número de mortos por 100 acidentes com vítimas.

Indicador de Gravidade: $IG = 100 \times M + 10 \times FG + 3 \times FL$, em que M é o número de mortos, FG o de feridos graves e FL o de feridos leves.

Ponto Negro: lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registaram, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade e superior a 20.

Zona de Acumulação de Acidentes: trechos da rede rodoviária que esteja em serviço há mais de 3 anos e nas quais se tenha verificado, por influência das características da infra-estrutura rodoviária, uma elevada frequência de acidentes.

i. Referências sobre Políticas e Planos de Segurança Rodoviária

1.1. Referências Internacionais

Resolução A/RES/64/255, de 2 de Março de 2010, da Assembleia Geral das Nações Unidas que proclama o período 2011-2020 como «Década de Acção para a Segurança Rodoviária».

⁶ *Glossary for transport statistics*, ONU, 2000.

Declaração de Moscovo, de 20 de Novembro de 2009, sobre a Segurança Rodoviária.

Relatório e Recomendações da Comissão Regional das Nações Unidas, sobre a Melhoria da Segurança Rodoviária Global, 2010.

Global Status report on Road Safety, QMS, 2015.

1.2 Referências da Região SADC

SADC Regional Road Safety Programme in support of the UN decade of Action Road Safety 2011-2020.

Relatório da OMS sobre segurança rodoviária na região Africana, 2015.

1.3. Referências Nacionais

Programa de Governo 2017-2022;

Política e Estratégia Nacional de Desenvolvimento da Actividade de Viação e Trânsito (PNDT) 2014-2020;

Relatório de Balanço do CNVOT 2013-2017;

Plano Directivo de Prevenção e Segurança Rodoviária 2014-2017;

Plano Estratégico de Desenvolvimento da Polícia Nacional 2017-2022.

II. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO DA SEGURANÇA DO TRÂNSITO

2.1 Evolução da Sinistralidade Rodoviária 2008-2017

Para análise da situação da sinistralidade em Angola procurou-se dar enfoque aos dados estatísticos referentes aos anos 2013-2017, relacionando-os ao período de implementação do Plano Nacional de Desenvolvimento (PND 2013-2017), bem como algumas referências relevantes ao período antecedente, como segue:

(Tabela n.º I - Evolução da Sinistralidade Rodoviária 2008 a 2017)

Sinistralidade Rodoviária 2008 - 2017			
PERÍODO	ACIDENTES	MORTOS	FERIDOS
2008	11.624	2.710	11.438
2009	13.967	2.867	12.727
2010	13.159	3.112	12.768
2011	14.844	3.593	14.226
2012	17.057	4.428	16.265
2013	16.686	4.213	15.695
2014	17.140	4.252	16.275
2015	15.122	3.802	14.695
2016	10.831	2.845	11.366
2017	10.224	2.600	11.005
TOTAL	140.654	34.422	136.460

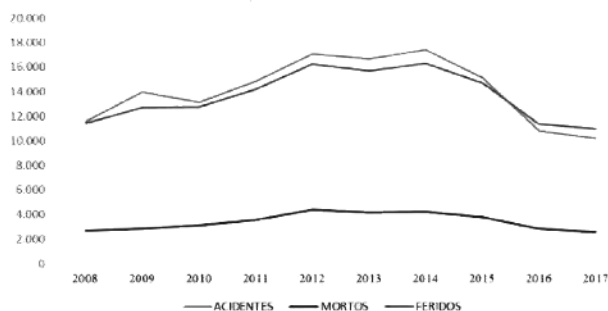
a) Os dados dos últimos dez anos revelam a dimensão da sinistralidade em Angola, como se segue: 34.442 pessoas morreram em 140.654 acidentes;

b) Para além do número de mortos acima mencionado, os acidentes em referenda causaram o ferimento de 136.460 pessoas; o que equivale dizer;

c) De 2008 a 2017, os acidentes causam 170.882 vítimas, entre mortos e feridos, ou seja, o número de vítimas de acidentes nos últimos dez anos e superior em relação ao número de acidentes.

(Gráfico n.º 2 - Evolução de acidentes 2013-2017)

Gráfico n.º 1 - Evolução da Sinistralidade Rodoviária - 2008 a 2017



2.2. Os Números dos Acidentes 2013-2017

2.2.1. Perfil Geral da Segurança Rodoviária -2017

(Tabela n.º 2 - perfil geral de segurança rodoviária)

Órgão Reitor do Trânsito	CNVOT
Habitantes	25.789.024*
Acidentes em 2017	10.224
Mortos em 2017	2.600
Feridos 2017	11.005
Taxa de Mortalidade Ajustada (por 100.000 habitantes) ⁷	26,9
Límite de Alcoolémia para Condutores	≤0,6 g/l
Límite de Velocidade (dentro e fora das localidades)	60 km/h 90 km/h
Sistema de Transportes Público	Deficitário
Sistema de Socorro	<25%
Sistema de Alerta (SOS)	Inexistente
Malha Rodoviária (76.001 km)	Total 26.000 km Asfaltada: 55,3%
*Fonte: INE, RGPH2014	

a) Durante o quinquênio 2013-2017 foram registados 70.579 acidentes, resultando, 17.804 mortos e 69.368.

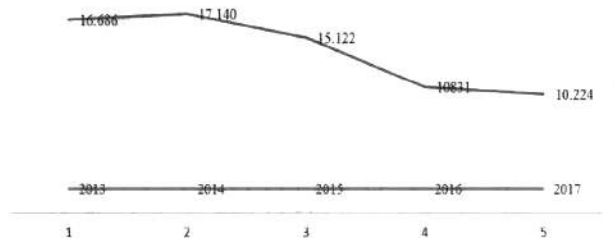
b) Pela natureza: destacar os atropelamentos: 22.183 casos, 6.762 mortos e 18.098 feridos representando sobre o total (31,7%, 38,2% e 26,2% respectivamente); seguido das Colisões entre Automóveis e Motociclos: 15.054 acidentes, 3.477 mortos e 14.852 feridos (21,5%, 19,6% e 21,5% respectivamente) e Colisões entre Automóveis 12.027 acidentes, 1.962 mortos e 9.339 feridos (17,2%, 11,1% e 13,5% respectivamente);

c) A Província de Luanda figura no topo com 11.880 acidentes, 4.249 mortos e 8.930 feridos, representando sobre o total (17,8%, 25,2% e 13,8%

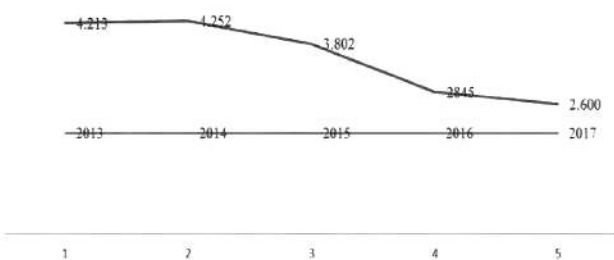
⁷ A taxa de mortalidade que foi adoptada como referenda na nossa estratégia é a de 26,9 referente ao ano 2013 do relatório da OMS 2015; pelo facto do relatório da OMS ser bienal, e dado que aquele organismo não ter ainda publicado o relatório referente a 2014.

respectivamente). A Província do Zaire registou os índices mais baixos: 1.848 acidentes, 316 mortos e 2.115 feridos, representando sobre o total (2,8, % 1,9% e 3,3 % respectivamente);

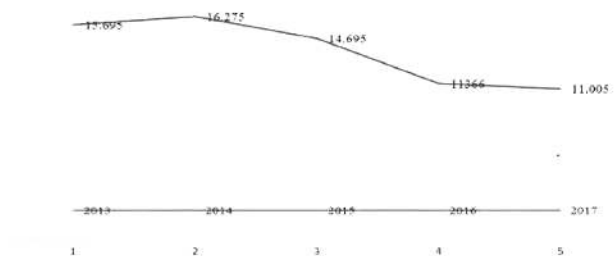
(Gráfico n.º 2 - Evolução de Acidentes 2013-2017)



(Gráfico n.º 3 - Evolução de vítimas mortais 2013-2017)



(Gráfico n.º 3 - Evolução de feridos)



d) **Evolução anual:** analisando os dados dos gráficos acima, sobre a evolução da sinistralidade, verifica-se o seguinte:

O ano 2014 apresentou os índices mais elevados 17.140 (24,3%) acidentes, 4.252 (23,9%) mortos e 16.275 feridos.

O ano 2017 apresentou os registos mais baixos com 10.224 acidentes, 2.600 mortos e 11.005 feridos (14,5% 15,5% e 15,9% feridos).

e) Comentário importante a tecer relaciona-se a aprovação pelo Conselho de Ministros do Plano Directivo de Prevenção e Segurança Rodoviária 2014-2017 (PDPSR), cuja finalidade era reduzir os índices de sinistralidade rodoviária.

Entretanto, este, não alcançou as metas preconizadas fundamentalmente por falta de orçamentação das Acções-Chave. Verificou-se que por um lado alguns Departamentos Ministeriais tentaram inscrever algumas acções do plano nos seus respectivos orçamentos anuais e na sua maioria não foram aprovadas, por outro lado outros não consideraram as

acções de segurança rodoviária como sendo prioritárias nos seus orçamentos.

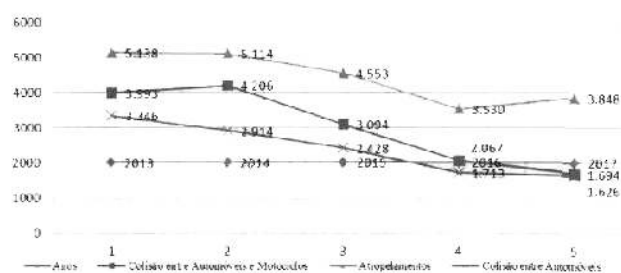
2.3. Natureza dos Acidentes e Consequências Humanas

a) **Evolução das principais tipicidades:** Os Atropelamentos, as Colisões entre Automóveis e as Colisões entre Automóveis e Motociclos juntas somam 69,8% sobre o total de acidentes, 68,5% dos mortos e 61,0% dos feridos; ou seja, a maior parte de vítimas ocorrem nas colisões e atropelamentos:

(Tabela n.º 3 - Natureza dos Acidentes e Consequências Humanas)

Natureza	2013 a 2017		
	acid.	mortos	feridos
Atropelamentos	22.183	6.762	18.098
Colisão entre Automóveis e Motociclos	15.054	3.477	14.852
Colisão entre Automóveis	12.027	1.962	9.339
Despistes	6.002	1.823	8.225
Capotamentos	4.858	1.652	8.038
Colisão entre Motociclos	4.704	740	5.567
Choques contra Obstáculos Fixos	3.879	832	3.843
Acidentes com Características Especiais	1.872	552	1.872
TOTAL	70.579	17.804	69.368
%Variação Percentual			
Atropelamentos	31,7	38,2	26,2
Colisão entre Automóveis e Motociclos	21,5	19,6	21,5
Colisão entre Automóveis	17,2	11,1	13,5
Despistes	8,6	10,3	11,9
Capotamentos	6,9	9,3	11,6
Colisão entre Motociclos	6,7	4,2	8,1
Cheques contra Obstáculos Fixos	5,5	4,7	5,6
Acidentes com Características Especiais	1,9	2,6	1,6

(Gráfico n.º 4 - Evolução da Natureza dos Acidentes)



b) **Análise percentual de cada tipicidade:** destacar os Atropelamentos com 30,1% dos acidentes, 36,3% de vítimas mortais e 25,7% de feridos; Seguido das Colisões entre Automóveis e Motociclos juntas com 22,9%, 20,8%, 22,9%;

c) **Atropelamentos durante o quinquênio:** 22.183 casos, resultando em 6.762 mortos e 18.098 feridos. Os anos 2013 e 2014 com 5.138 (23%) e 5.114 (23%) igual percentagem de acidentes registaram os índices mais elevados de mortos e feridos.

(Tabela n.º 4 - Número de Vítimas Mortais por Natureza 2013-2017)

N/O	Natureza de Acidente	Vítimas Mortais
1	Atropelamento	6.762
2	Colisão entre automóvel e motociclos	3.477
3	Colisão entre automóveis	1.962
4	Despistes	1.823
5	Capotamentos	1.652
6	Choque contra obstáculo fixo	832
7	Colisão entre motociclos	740
8	Outras	552

d) Pela ordem de gravidade verifica-se que os Atropelamentos são das tipicidades que mais vítimas mortais causa, seguido das colisões entre os automóveis e motociclos.

2.4. Distribuição Geográfica dos Acidentes

a) A taxa de prevalência por unidade administrativa aponta a capital do País com registos mais altos 18,0%, acidentes, 25,9% mortos e 13,9% feridos, seguida por:

Benguela 10,0%, 11,2% e 10,8%;

Huíla 9,2%, 6,7%, 8,0%, respectivamente.

b) A tabela seguinte apresenta as unidades com maior registo de ocorrências durante o período em análise;

c) Por outro, as províncias menos afectadas, porém, que figuram dentre aquelas com menos taxa de motorização e população de condutores foram o Zaire: 2,7,1% acidentes, 2,0% dos mortos e 3,1% dos feridos, Uíge: 3,4%, 4,3% e 3,4%, Cunene: 2,9%, 2,0% e 3,0%.

(Tabela n.º 5 – Distribuição Geográfica dos Acidentes)

Sinistralidade Rodoviária de 2013 a 2017						
Província	Número de Casos			% do Total		
	Acidentes	Mortos	Feridos	Acidentes	Mortos	Feridos
Bengo	2.966	594	3.435	4,2	3,3	5,0
Benguela	7.079	1.999	7.467	10,0	11,2	10,8
Bié	4.987	958	5.102	7,1	5,4	7,4
Cabinda	2.604	488	2.588	3,7	2,7	3,7
Cunene	2.063	360	2.090	2,9	2,0	3,0
Cuando Cubango	2.239	332	2.662	3,2	1,9	3,8
Cuanza-Norte	2.882	650	3.203	4,1	3,7	4,6
Cuanza-Sul	3.170	1.272	3.493	4,5	7,1	5,0
Huanbo	4.662	1.386	4.339	6,6	7,8	6,3
Huíla	6.515	1.193	5.547	9,2	6,7	8,0
Luanda	12.715	4.603	9.665	18,0	25,9	13,9
Lunda-Norte	3.184	824	3.286	4,5	4,6	4,7
Lunda-Sul	3.298	529	3.848	4,7	3,0	5,5
Malanje	2.926	775	2.836	4,1	4,4	4,1
Moxico	3.163	419	3.547	4,5	2,4	5,1
Namibe	1.866	304	1.756	2,6	1,7	2,5
Uíge	2.374	759	2.335	3,4	4,3	3,4
Zaire	1.886	359	2.169	2,7	2,0	3,1
Total	70.579	17.804	69.368	100,0	100,0	100,0

2.5 Factores e Identificação dos Grupos de Risco

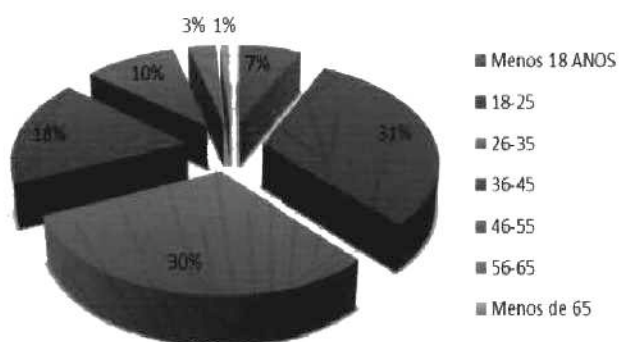
2.5.1. Agentes Causadores

Segundo o Grupo Etário e o Género: destacar os condutores do sexo masculino 18-25 anos com 16.493 (29,5%), constituindo deste modo, o grupo etário mais envolvido em acidentes, seguido dos 26-35 com 16.034 (9,5,7%);

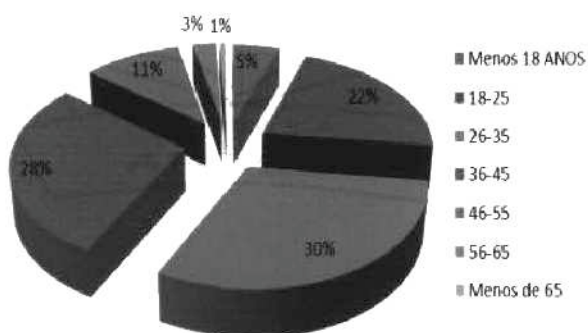
(Tabela n.º 6- Agentes Causadores Segundo o Grupo Etário e o Género)

Género	GRUPOS ETÁRIOS							
	18 ANOS	18-25	26-35	36-45	46-55	56-65	65	TOTAL
Masculino	3.667	16.493	16.034	9.205	5.333	1.608	495	52.835
Feminino	160	667	926	866	331	79	21	3.050
Total	3.827	17.160	16.960	10.071	5.664	1.687	516	55.885

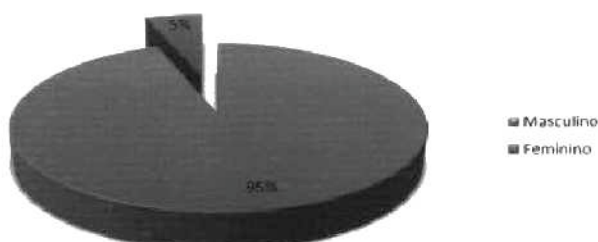
(Gráfico n.º 5 - Condutores Masculino Segundo o Grupo Etário)



(Gráfico n.º 6 - Condutores femininos segundo o grupo etário)



(Gráfico n.º 7 - Condutores Femininos e Masculinos)



Os agentes causadores dos grupos etários dos 18-25 (16.493) e 26-35 (16.034) representam a classe mais afectada nos acidentes de viação. Importante ressaltar que estes constituem grande maioria no universo de condutores e em termos de densidade demográfica a População em Idade Activa, classificação etária que compreende o conjunto de todas as pessoas teoricamente aptas a exercer uma actividade económica.

Grupos de risco ou utentes vulneráveis: das triagens efectuadas afere-se que os grupos vulneráveis no contexto nacional são: peões, motociclistas e passageiras (táxis azuis e branco).

Dias de semana mais afectados: os dias de semana com maior ocorrência de acidentes e mais vítimas foram o sábado, seguido de sexta-feira e domingo.

2.6. Indicadores de Sinistralidade Rodoviária do Ano 2018

No ano 2018 ocorreram no País 10.816 (+879) acidentes, resultando em 2.415 (-154) mortos e 10.593 (-288) feridos comparados ao período anterior. As províncias mais afectadas foram Luanda com 16%, Benguela com 11%, Huila com 11%, Huambo com 9%, Bié com 7%, cuja soma ocupa 56% do total.

Em termos de médias foram aferidas seguintes:

Diária: 29.6 acidentes, 6.6 mortos e 29.0 feridos;

Semanal: 208 acidentes, 46.4 mortos e 203.7 feridos;

Mensal: 901.3 acidentes, 201.2 mortos, 882.7 feridos.

Sublinhar que dos 10.816 acidentes, 141 (-48), foram aparatosos⁸ tendo como consequências 180 (-101) mortos e 1.311 (-250) feridos. Os meses mais afectados em termos de mortalidade foram: Março com 19%, Julho com 14% e Abril e Setembro com 13% respectivamente.

2.6.1. Natureza dos Acidentes

Em termos de tipicidade, os atropelamentos com 34%, 46% e 31% (acidentes, mortos e feridos respectivamente) representaram o maior volume, seguidos das colisões entre automóveis e motocicletas com 20% e das colisões entre automóveis com 19%.

(Tabela n.º 7- Natureza dos Acidentes)

Natureza	Consequências					
	Acidentes		Mortos		Feridos	
	Qtde	%	Qtde	%	Qrdt-	%
Colisões entre Automóveis	2.070	19	338	14	2.059	19
Colisões Veículos e Motociclos	2.174	20	258	11	1.197	11
Choques Obstáculos Fixos	1.169	11	114	5	1.786	17
Despistes	983	9	298	12	855	8
Capotamento	729	7	305	13	1.429	13
Atropelamento	3.691	34	1.102	46	3.267	31
Total Geral	10816	100	2415	100	10593	100

2.6.2. Condutores Envolvidos em Acidentes Segundo o Tipo de Veículo

(Tabela n.º 8- Condutores Segundo o Tipo de Veículo)

Gênero	Tipo de Veículo					Total
	Motociclos e Ciclomotores	Automóveis Leigos	Automóveis Pesados	Serviços Públicos	Desen-cartados	
Masculino	654	562	488	135	117	1.956
Feminino	125	541	100	5	0	771
Total	779	1.103	588	140	117	2.727

2.6.3. Condutores Envolvidos em Acidentes Segundo o Grupo Etário

(Tabela n.º 9 - Natureza dos Acidentes)

Gênero	Menos 18 Anos	18-25	26-35	36-45	46-55	56-65	Mais de 65	Total
Masculino	271	247	417	429	459	124	10	1.957
Feminino	11	91	165	297	223	64	0	851
Total	282	338	582	726	682	188	10	2.808

2.7. Consequências

- O custo total dos sinistros estimados pela OMS corresponde de 1% a 3% do PIB de cada país;
- Em Angola a sinistralidade rodoviária é a segunda causa de morte a seguir da malária;

⁸ Consideram-se acidentes Aparatosos aqueles com número de mortos superior a 2 ou 5 feridos e/ou cujo danos materiais sejam avultados.

- c) Os acidentes de viação, segundo o Ministério da Saúde, são a primeira causa de deficiência física no País, com custos inestimáveis;
- d) A OMS considera os acidentes de trânsito como a primeira causa de morte dos cidadãos dos 15 aos 29 anos no mundo;
- e) A sinistralidade rodoviária gera reestruturação e empobrecimento das famílias;
- f) Os custos da sinistralidade rodoviária têm um impacto negativo na economia do País.

2.8. Principais Causas e Factores

Excessos de velocidade, condução sob influência de álcool, insuficiente resposta no Sistema de Transportes Públicos Colectivos de Passageiros, mau estado técnico dos veículos, mau estado de conservação da via, fadiga e distração, má travessia de peões, falta de iluminação.

2.9. Sistema de Socorro e Assistência às Vítimas

- a) São poucas as ocorrências onde se verifica a intervenção dos Bombeiros e do INEMA em prestação dos primeiros socorros às vítimas;
- b) A intervenção dos bombeiros, nos casos em que exista, ocorre com muita demora e principalmente em situações onde haja vítimas encarceradas e o socorro se resume em transportar a vítima para o hospital, sem a assistência primária no local da ocorrência;
- c) Os Destacamentos de Socorro e apoio às vítimas de acidentes⁹, localizados nas Estradas Nacionais funcionam condicionados por questões relacionadas a falta de recursos humanos e materiais;
- d) Geralmente os feridos em acidentes são transportados pela Polícia em carros de patrulha ou em outro veículo de automobilista presente no local;
- e) O dever de prestação de socorro a que os condutores estão sujeitos nos termos do n.º 2 do artigo 88 do C.E., quando é cumprido, traduz-se unicamente em transportar o ferido para o hospital;
- i) Falta de formação dos efectivos da Polícia e dos condutores em primeiros socorro / suporte básico de vida;
- g) Debilidades dos bancos de urgência no atendimento dos sinistrados (insuficiência de pessoal, falta de meios e outras condições);
- h) Existência de várias linhas de emergência, sendo 113 PN, 115 Bombeiros, e 116 INEMA, este último, porém, desconhecido;
- i) O 113 e o 115 funcionam com debilidades.

2.10. Infra-Estruturas Rodoviárias

- a) Existência de vias de circulação em mau estado de conservação (fora e dentro das localidades);

- b) Insuficiências na sinalização de trânsito, e em alguns casos ausência, sobretudo os sinais de perigo, dispositivos de segurança, sinais de informação e outros, causando sérios embaraços aos utentes;
- c) Existência de sinais de trânsito cobertos por árvores e outro tipo de vegetação, com maior realce nas Estradas Nacionais;
- d) Danificação sistemática, por acidentes e vandalismo, de sinais de trânsito, postes de iluminação, mobiliário urbano diverso, guardas metálicas e outros equipamentos, agravado com a ausência de mecanismos eficazes para responsabilizar os autores;
- e) Alguns troços em determinadas vias apresentam geometria sinuosa para a segurança dos utentes;
- f) As Estradas Nacionais possuem poucas áreas de serviço, repouso e restauro de condutores;
- g) Atravessamento do tráfego das Estradas Nacionais dentro das localidades, contribuindo para a ocorrência do atropelamentos;
- h) Debilidade na iluminação das vias;
- i) Existência de giros à esquerda em eixos estruturantes é uma solução de tráfego pouco recomendada na segurança rodoviária;
- j) O limite de 60km/h, nas estradas angolanas, dentro das localidades, não é proporcional a prevenção de acidentes.

2.11. Fragilidade do Modelo Organizacional do Sistema Nacional de Trânsito

2.11.1. Conselho Nacional de Viação e Ordenamento do Trânsito

- a) A actual cadeia da estrutura do Conselho confere uma carga burocrática que dificulta na tomada de decisões a nível operacional e na execução de algumas tarefas;
- b) O formato do Conselho Provincial é similar ao da Comissão Executiva Provincial, sobretudo na sua composição, gerando repetições na abordagem dos assuntos, e com isso, pouco produtivo;
- c) O Secretariado detém autonomia administrativa e financeira, entretanto, não dispõe de instalações próprias, nem recursos humanos suficientes e multi-sectorial para garantir a execução das principais actividades do CNVOT, factor que dificulta o processo administrativo, técnico e logístico de modo permanente.

2.11.2. Ministério do Interior

2.10.2.1. Polícia Nacional Trânsito

- a) Coexistência de três forças a desempenhar actividade de prevenção e fiscalização do trânsito (DNVT, BET e UT), criando embaraços no processo de recolha e tratamento da informação, na gestão operacional, uniformização de procedimentos e outros;

⁹ O conceito do Destacamento de Prevenção e Socorro à Sinistralidade Rodoviária consiste na implementação, em pontos estratégicos de Estrada Nacionais, de instalações com equipa conjunta da Polícia Nacional, Bombeiros, Protecção Civil, INEMA, para socorrer as vítimas de acidentes

- b) Falta de uniformização da estrutura orgânica e funcional das Direcções Provinciais de Viação e Trânsito e Unidades de trânsito. Em algumas províncias, as Direcções Provinciais de Viação e Trânsito, para além dos serviços de viação e trânsito, acumulam também as competências de regularização e fiscalização do trânsito, ou seja: as missões de trânsito são realizadas por uma única entidade provincial, ao passo que em outras províncias existe a Unidade de Trânsito da Província ou Unidade Operativa que executa as tarefas de regularização e fiscalização de trânsito;
- c) Inexistência na estrutura orgânica da Polícia Nacional de uma área de investigação de acidentes de trânsito.

2.10.2.2. Serviço de Investigação Criminal

- a) Os Serviços de Investigação Criminal-SIC, enquanto órgão competente para a instrução de processos de acidentes, depende organicamente do MININT, porém a elaboração da participação inicial é feita pela Unidade de trânsito dos Comandos Provinciais, que toma contacto directo com o acidente, no entanto após a remessa do processo ao SIC, esta unidade geralmente não volta a ter contacto com o processo e por vezes o Agente não é chamado até mesmo na fase do julgamento;
- b) Os aspectos constantes no ponto anterior são factores geradores de imprecisões na instrução processual e por conseguinte na determinação efectiva das causas de acidente com efeitos multiplicadores na sinistralidade rodoviária;
- c) Inexistência de um Instituto de Medicina Legal.

2.10.3. Ministério da Saúde

- a) As únicas unidades hospitalares de referência no País para atendimento e tratamento de politraumatismos mais graves são os Hospitais do Prenda, Josina Machel e Américo Boa Vida;
- b) Inexistência dos Serviços Municipais de Emergências Médicas.

2.10.4. Ministério das Finanças

Inexistência de estruturas provinciais e municipais do Fundo Rodoviário.

2.11. Fragilidades de Natureza Operacional de Sistema Nacional de Trânsito

2.11.1. Conselho Nacional de Viação e Ordenamento do Trânsito

- a) As medidas e acções concebidas no âmbito das estratégias e planos anuais do CNVOT, relativamente à segurança rodoviária ficam refém a vontade e disponibilidade orçamental dos diferentes organismos, inviabilizando a execução aos níveis desejados;

- b) Os Conselhos Provinciais e as Comissões Executivas, em quase todas províncias, não tem realizado as suas reuniões ordinárias com regularidade, e por conseguinte, os dois órgãos, não têm sido produtivos aos níveis desejados;
- c) Não existem planos provinciais e municipais de prevenção e segurança rodoviária;
- d) Inexistência de um observatório de segurança rodoviária.

2.11.2. Ministério do Interior

2.11.2.1. Polícia Nacional — Trânsito

2.11.2.1.1. Processo de Formação de Condutores

- a) Existência de algumas escolas de condução sem condições recomendadas para uma formação adequada aos candidatos a condutores;
- b) O perfil e a preparação técnica pedagógica de alguns instrutores de condução não é aceitável para ministrar um ensino com qualidade e que gera condutores com uma cultura de segurança;
- c) Conteúdos de formação de condutores não ajustados à realidade da segurança rodoviária do País (as escolas não possuem dados sobre o estado da sinistralidade);
- d) Não realização de exames multimédia e escritos;
- e) Existência de condutores habilitados de forma fraudulenta;
- f) O perfil e a preparação técnico pedagógica de alguns examinadores não é adequado à natureza da actividade;
- g) O processo de habilitação dos condutores de motocicletas e ciclomoteres não cumpre integralmente com os procedimentos regulamentados no ensino e exame de condução;
- h) Falta de formação específica de alguns condutores afectos aos transportes públicos (averbamento de serviços públicos).

2.11.2.1.2. Fiscalização do Trânsito

- a) Debilidades no processo de formação de agentes de trânsito;
- b) Inexistência de uma base de dados nacional para o controlo de Condutores e Veículos;
- c) Não realização de inspecções periódicas obrigatórias aos veículos mesmo existindo legislação desde 2010;
- d) Falta de base de dados de Registo de Infracções do Condutor, o que inviabiliza o processo de controlo e aplicação de sanções aos condutores;
- e) Insuficiência de alcoolímetros, radares e balanças para fiscalizar a condução sob influencia de álcool/drogas, excesso de velocidade e pesagem de veículos, respectivamente;

- f)* Inexistência de laboratórios para a realização de calibrações periódicas dos alcoolímetros, radares e balanças;
- g)* Não certificação de alguns alcoolímetros e radares;
- h)* Não fiscalização de condução sob efeito de drogas e substâncias psicotrópicas ou entorpecentes;
- i)* Excessiva fiscalização de trânsito (operações STOP), dentro e fora das localidades, e na maior parte dos casos não tem incidido nas causas dos acidentes;
- j)* Falta de determinação de prioridades em termos de aspectos que devem ser alvo de fiscalização, bem como a identificação clara das vias e troços onde devem incidir as acções de fiscalização;
- k)* Falta de aparelhos para fiscalização do grau de opacidade dos vidros dos veículos, ruídos e gases poluentes;
- l)* Debilidades na remoção de veículos avariados na via pública, sobretudo nas vias estruturantes e nas EN's.

2.11.2.1.3. Recolha e tratamento de informações e dados de acidentes

- a)* Debilidades na formação dos agentes de trânsito em matéria de acidentes;
- b)* Determinação subjectiva e imprecisa das causas e dos locais de ocorrência de acidentes, o que não permite estabelecer mecanismos objectivos de prevenção;
- c)* Não realização de investigação de acidentes, com agravante da competência para instrução de processos estar delegada ao SIC;
- d)* Identificação genérica e imprecisa dos locais de ocorrência de acidentes, que não permite estabelecer mecanismos objectivos de prevenção;
- e)* Debilidades e falta de uniformização de critérios no processo de recolha e tratamento dos dados estatísticos dos acidentes, causando disparidades entre os dados do MINSA, PN, dos Organismos Internacionais e Regionais, principalmente em relação às vítimas;
- f)* Falta de mapeamento, com recurso a georreferenciação, das zonas de acumulação de acidentes e pontos negros;
- g)* Não realização de exames de alcoolémia às vítimas mortais e feridos de acidentes;
- h)* Não distribuição geográfica de acidentes por vias e tipo de vias;
- i)* Debilidades na protecção do local de ocorrência (para efeitos de segurança das pessoas presentes no local);
- j)* A recolha de dados dos casos que dão entrada nos hospitais e feita por agentes da Polícia colocados apenas em algumas unidades hospitalares de referência;

- k)* Inexistência de uma base de dados de acidentes nas unidades Policiais e hospitalares.

2.11.2.1.4. Serviço de Investigação Criminal

- a)* Debilidades na formação de especialistas de investigação de acidentes;
- b)* Insuficiência de técnicos especializados em análise mecânica de veículos envolvidos em acidentes;
- c)* Pouco rigor no processo de investigação (não recolha de vestígios no local, inobservância de indícios, testemunhas, e outros elementos);
- d)* Insuficiência de meios técnicos e tecnológicos para apoio ao serviço de investigação.

2.11.2.1.5. Serviço de Protecção Civil e Bombeiros

- a)* Debilidades no funcionamento do terminal de emergência 115;
- b)* Debilidades na coordenação e gestão da informação operacional, entre a polícia e os bombeiros;
- c)* Demora no tempo de reacção às ocorrências. Geralmente as intervenções ocorrem quando solicitados pelas forças da polícia, em casos de incêndios, encarceramentos, derrames e outras situações;
- d)* Debilidades na formação dos efectivos (primeiros socorros, desencarceramento, resgate etc);
- e)* Insuficiência de médicos e para médicos nas equipas de intervenção;
- f)* Insuficiência de meios de prevenção e socorro às vítimas de acidentes de viação.

2.11.3. Ministério da Construção e Obras Públicas

- a)* Pouca observância dos aspectos de segurança rodoviária na fase da elaboração e execução dos projectos de estrada, (traçados, geometria, sinalização, dispositivos de segurança, iluminação, etc.);
- b)* Demora nas intervenções de reparação dos troços degradados;
- c)* Não realização de auditorias de segurança nas estradas;
- d)* Pouca observância, por parte dos empreiteiros, na colocação de sinalização temporária nas obras;
- e)* Debilidades na coordenação de acções entre o INEA e os Governos Provinciais, principalmente em situações do uso dos espaços adjacentes as EN's e outras vias, criando constrangimentos na segurança e conforto na circulação, (emissão de licenças de construção, intervenções do pavimento, etc.);
- f)* Necessidade de ratificação do Código ou Manual de Boas Práticas para a construção de estradas, pontes da SATCC-Southem África Transport and Communications (SADC).

2.11.4. Ministério da Saúde

- a)* O terminal de emergência do INEMA 116, está desactivado;
- b)* As intervenções do INEMA geralmente são solicitadas pelo SPCB;

- c) Insuficiência de recursos humanos e materiais para o funcionamento pleno e a extensão do INEMA até aos municípios;
- d) Inexistência de meios aéreos sanitários para o socorro às vítimas;
- e) Deficiência na formação técnica dos profissionais da aérea;
- f) Na maioria das unidades hospitalares do País o atendimento as vítimas de acidentes é feito por pessoal sem formação especializada em tratamento de traumatismos;
- g) Fraca capacidade de resposta das unidades hospitalares provinciais, em consequência a maioria dos sinistrados são encaminhados para Luanda;
- h) Demora no atendimento dos sinistrados quando dão entrada nos bancos de urgência;
- i) Rejeição de assistência primária aos sinistrados nas unidades sanitárias privadas;
- j) Debilidades no registo e identificação das vítimas dos acidentes;
- k) Insuficiência de recursos humanos e técnicos (enfermeiros, médicos, maqueiros, ambulâncias, macas, cadeiras de roda, medicamentos, etc.);
- l) Não realização de exames para a determinação da presença de álcool no sangue e/ou outras substâncias psicotrópicas nas vítimas de acidentes e infractores, no âmbito da fiscalização Policial.

2.11.5. Ministério das Finanças

- Existência de algumas debilidades na coordenação de algumas acções entre o Fundo Rodoviário, Governos Provinciais e INEA, relativamente à conservação e manutenção de estradas.

2.11.6. Ministério dos Transportes

- a) Pouca qualificação dos técnicos dos Gabinetes Provinciais e Direcções Municipais dos Transportes e Mobilidade, em matérias de ordenamento do trânsito e segurança rodoviária; limitando a sua acção essencialmente no licenciamento da actividade de transportes;
- b) Não realização de exames, aos candidatos a condutores de veículos de cilindrada até 50cc, por parte dos Governos Provinciais;
- c) A proibição de licenciamento de veículos com menos de 20 lugares para o transporte ocasional de passageiros interprovincial baseado na ideia de ser uma rota de longo curso, na prática existem determinadas ligações intermunicipais com distâncias superiores a determinadas rotas interprovinciais, onde verifica-se o mesmo risco;
- d) Não profissionalização da actividade de taxista;
- e) Existência de transporte de passageiros e mercadoria em motociclos, a título lucrativo, sem previsão legal;
- f) Falta de políticas de incentivo para renovação do parque automóvel.

2.11.7. Ministério da Administração do Território e Reforma do Estado

- a) Falta de clarificação na delimitação das EN ‘ s e outras vias;
- b) Debilidades toponímicas no ordenamento urbano das localidades (existência de ruas sem nomes e casas sem números);

Ausência de sinais informação que indicam o início e o fim das localidades.

III. ESTRATÉGIA DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA RODOVIÁRIO

3.1. Metodologia e Critérios Adoptados

A elaboração desta estratégia teve como base a dimensão real e as actuais preocupações sobre o fenómeno sinistralidade rodoviária em Angola, a partir daí apontou-se as principais acções a serem desenvolvidas pelos diversos organismos envolvidos.

Para o efeito, a Polícia Nacional criou uma Comissão que encarregou-se de elaborar e apresentar a proposta, tendo a mesma realizado as seguintes tarefas:

- a) Recolha e análise de documentos de referências internacionais, incluindo da região da SADC, bem como referências nacionais sobre a sinistralidade rodoviária para melhor compreender a dimensão internacional e nacional do fenómeno, de igual forma conhecer as medidas e experiencias positivas universalmente recomendadas, sobretudo pela ONU e pela OMS em matéria de prevenção e segurança rodoviária;
- b) Contactos com algumas instituições públicas que intervêm no Sistema Nacional de Trânsito, por forma a facilitar a realização do diagnóstico, a definição das acções e as medidas de intervenção consideradas fundamentais, nas suas respectivas áreas, para o alcance dos objectivos fixados na estratégia;
- c) Análise e discussão de todos elementos citados nas alíneas anteriores e procedeu a elaboração do texto, tendo procurado apresentar os dados sobre a actual problemática da sinistralidade rodoviária no país, bem como a definição dos objectivos e as acções a serem desenvolvidas por cada organismo envolvido, sem perder o foco da estratégia que e a redução da sinistralidade rodoviária em Angola;
- d) Por fim, identificou as intervenções concretas e exequíveis a serem desenvolvidas em cada objectivo operacional, bem como a respectiva instituição responsável pela sua execução.

3.2. Principios Orientadores da Estratégia

As estatísticas sobre a dimensão da sinistralidade rodoviária em Angola fazem com que o fenómeno seja considerado pelo Ministério da Saúde um problema de saúde pública na

medida que tem causado todos os anos, um número elevado de vítimas.

A evolução da sinistralidade em Angola nos últimos dez anos, isto é: de 2008 até 2017 ilustra que morreram de acidentes 34.422 pessoas e 136.460 ficaram feridas. Porém, esta realidade faz com que os acidentes de trânsito sejam a segunda causa de morte a seguir da malária.

É com base nessa realidade que o Governo Angolano pretende reforçar o seu comprometimento com a redução das mortes nas estradas através da elaboração e execução com eficácia de políticas públicas de segurança rodoviária, como via de reduzir os acidentes e sobretudo as suas nefastas consequências.

A presente estratégia está alinhada com as principais recomendações da ONU, da OMS e da SADC, relativamente aos cinco pilares essenciais que as políticas e medidas de segurança devem ter em atenção para melhor orientação das acções de prevenção e combate a sinistralidade rodoviária, nomeadamente: a gestão da segurança rodoviária, a segurança das infra-estruturas rodoviárias, a segurança dos veículos, a segurança dos utentes das vias e o socorro e assistência às vítimas de acidentes.

Portanto, a presente estratégia visa direccionar as acções do Governo no sentido de eliminar as debilidades constatadas sobretudo nos cinco pilares acima mencionados. Com isso, o Governo Angolano esta determinando em reduzir a sinistralidade rodoviária e para o alcance dos objectivos fixados neste documento sendo fundamental que a sua implementação tenha em atenção os seguintes princípios orientadores:

- a) Encarar a sinistralidade rodoviária como um mal que causa consequências nefastas na vida dos cidadãos e no desenvolvimento do país;
- b) Envolvimento e dedicação das instituições públicas e da sociedade civil na busca da melhoria dos níveis de segurança rodoviária;
- c) Elaboração de planos de acções sectoriais realistas, exequíveis e passíveis de quantificar os seus resultados;
- d) Firmeza na liderança política da estratégia e dos respectivos planos de acções;
- e) Acompanhamento permanente a execução dos planos de acções para efeitos de avaliação sistemática do grau de cumprimento dos objectivos determinados.

3.3. Missão, Visão e Valores Institucionais

3.3.1. Missão

Promover a segurança rodoviária, mediante a realização de acções de natureza preventiva e correctiva de segurança rodoviária, bem como garantir a participação das diferentes instituições na execução da política de viação e trânsito.

3.3.2. Visão

Ser um país de referência na região e no continente, em boas práticas de prevenção à sinistralidade rodoviária, com instituições e uma sociedade comprometidas com a cultura de segurança rodoviária.

3.3.3. Valores institucionais

Ética Profissional: agir com responsabilidade, pautando pelos ditames das moralidades lealdade, respeito as normas jurídicas, morais, e deontológicas zelando sempre pela elevação dos níveis de excelência na cooperação e integridade;

Honestidade: pautar pela observância de valores da boa administração e honestidade no desempenho das missões atribuídas, perseguindo os interesses de prestação de um serviço público;

Cientificismo: apoiar-se nos métodos e técnicas científicas para a interpretação e desenvolvimento de estudos relacionados com o fenómeno sinistralidade rodoviária;

Respeito pelos Direitos Fundamentais: garantir o respeito e a preservação dos Direitos inalienáveis consagrados na Constituição Angolana e na Declaração Universal dos Direitos Humanos. Resgatar os valores culturais para a sã convivência social.

3.4. Metas Pretendidas (2017-2022)

A ONU e a OMS recomendaram aos Estados Membros a adaptação de acções e realização de investimentos para a implementação das medidas da «Década de Acção para Segurança Rodoviária (2011-2020)¹⁰», com o objectivo de reduzir em 50 % as mortes por acidentes de trânsito, a mesma meta adoptada pela SADC. Porém, analisando o actual contexto sócio-económico do País, e da avaliação feita ao grau de execução dos Planos de Segurança Rodoviária 2013-2017, que foi muito abaixo do esperado (resumindo-se basicamente na aprovação de legislação e realização de algumas campanhas de prevenção rodoviária) e considerando o facto de muitas acções que deveriam ser executadas no mesmo período, terem sido transferidas ou incorporadas na presente estratégia (2019-2022), permite-nos fixar a meta de redução de acidentes com vítimas a pelo menos 50% e colocar o País no raking dos 10 países da África com menor taxa de mortalidade, de igual forma estar entre os 5 países com baixa taxa de mortalidade na região SADC. Ou seja, reduzir a actual taxa de mortalidade de 26.9 mortos por 100.000 habitantes, para pelo menos 18.2 mortos por 100.000 habitantes até 2022.

3.5. Objectivos Estratégicos (OE)

Os objectivos estratégicos foram definidos com base em dois critérios, sendo o primeiro relacionado com as recomendações de organismos internacionais, como: a ONU, a OMS e a SADC, sobre as áreas estruturantes que cada Estado deve direccionar nas acções de segurança rodoviária, com vista à eliminar os factores de risco da sinistralidade rodoviária identificados por essas organizações, e, em segundo lugar, procedeu-se a adequação destas recomendações à realidade do fenómeno em Angola, de acordo ao diagnóstico dos últimos cinco anos. Isto é: analisou-se os principais comportamentos de risco, os grupos vulneráveis, a natureza dos acidentes com vítimas, o estado do sistema de socorro às vítimas, entre

¹⁰ Adoptada pela Resolução n.º 2 de 2019, da Organização das Nações Unidas

outros elementos que considerados relevantes na problemática da sinistralidade rodoviária no País.

Com isso, foram definidos os seguintes objectivos estratégicos:

1.	OBJECTIVO ESTRATÉGICO 1: Melhorar o processo de formação de condutores.
2.	OBJECTIVO ESTRATÉGICO 2: Desenvolver uma cultura de educação rodoviária
3.	OBJECTIVO ESTRATÉGICO 3: Garantir uma gestão eficiente da segurança rodoviária
4.	OBJECTIVO ESTRATÉGICO 4: Aumentar os níveis de segurança dos veículos
5.	OBJECTIVO ESTRATÉGICO 5: Melhorar e expandir os serviços de socorro e apoio às vítimas.
6.	OBJECTIVO ESTRATÉGICO 6: Melhorar os níveis de segurança das infra-estruturas rodoviárias
7.	OBJECTIVO ESTRATÉGICO 11: Harmonizar o Sistema Nacional de Transporte e Trânsito no âmbito do Programa Tripartido (COMESA, EAC e SADC).

3.6 Objectivos Operacionais (OO)

3.6.1. No processo de formação de condutores

OE1: Melhorar o Processo de Formação de Condutores.

Objectivos Operacionais:

a) Adequar o processo de formação inicial de condutores ao actual contexto de segurança rodoviária:

Acções-chave:

1. Implementar os modelos de exame Escrito e/ou Multimédia, com base no regulamento sobre o ensino da condução e habilitação legal para conduzir;
2. Restruir e uniformizar os manuais de ensino da condução (teoria, prática e tecnologia automóvel), com base na legislação vigente;
3. Uniformizar os conteúdos programáticos, métodos didáticos e avaliativos em todo o País;
4. Elaborar programas específicos para o ensino de condutores de motociclos e ciclomotores;
5. Inserir no curriculum das escolas de condução noções de suporte básico de vida, como requisito essencial para os primeiros socorros;
6. Seleccionar e certificar unidades sanitárias para emitir Atestados Médicos, nos termos da avaliação da condição física e psicológicas previstas na legislação rodoviária.

b) Promover a formação continua de condutores:

Acções-chave:

1. Realizar cursos de actualização aos condutores em matérias de condução defensiva, ofensiva, assistência primária às vítimas, transportes especiais (passageiros, carga perigosa e outros);

2. Realizar palestras, seminários, workshops e outras acções de segurança do trânsito.

c) Promover a capacitação e o aperfeiçoamento técnico dos profissionais responsáveis pela formação:

Acções-chave:

1. Realizar cursos de actualização direccionados a examinadores, directores de escola e instrutores auto em matéria de agregação pedagógica, gestão escolar, legislação rodoviária e outras matérias afins;
2. Uniformizar os métodos técnico pedagógicos dos profissionais de condução em todo o território nacional.

3.6.2. Na Educação Rodoviária

OE2: Desenvolver uma Cultura de Educação Rodoviária.

Objectivos Operacionais:

a) Promover a educação no trânsito abrangendo a população no geral, fomentando essencialmente os princípios e valores de cidadania e urbanidade:

Acções-chave:

1. Aperfeiçoar, sistematizar e adequar os conteúdos programáticos relativos a educação rodoviária nas manuais de ensino (pre-escolar e ensino geral);
2. Realizar parques/espacos temáticos para a instrução de crianças e adolescentes sobre as regras básicas de código de estrada;
3. Estabelecer parcerias com as associações Juvenis, Igrejas, ONG's e outros actores da Sociedade Civil para desenvolver programas e campanhas voltadas a educação rodoviária;
4. Incentivar os agentes culturais (DJ's, actores, músicos e outros) para divulgação de mensagens de prevenção rodoviária durante as actividades;
5. Estimular os condutores com boas praticas na condução, como mecanismos de promoção à condução segurança, recorrendo para isso a prémios específicos, divulgação de condutas aos órgãos de comunicação social e outros;
6. Produção e divulgação de conteúdos multimédia e não só sobre prevenção de acidentes rodoviária com maior incidência nos transportes públicos de passageiros urbanos e inter-provinciais, as operadoras de telefonia, salas de cinema, ATM's e outros espaços;
7. Realizar campanhas de sensibilização dirigida aos motociclistas sobre a importância do uso do capacete.

¹¹ Considerando a natureza e a complexidade deste Programa, consta em anexo o Plano de Acções concretas para a implementação do PTTFT.

b) Promover a capacitação e o aperfeiçoamento técnico dos profissionais de trânsito, sobretudo na área de prevenção rodoviária:

Acções-chave:

1. Capacitar por intermédio de cursos e seminários os profissionais ligados a área de trânsito, nomeadamente: PN, SPBC; INEA, GP's, Saúde, FAA, Empresas de Transporte, Escolas de Condução, Escolas Públicas e Privadas;
2. Intercâmbio com outras realidades ao nível da região e não só para constatação de algumas experiências positivas ou boas práticas em matéria de prevenção e segurança rodoviária.

c) Criar uma cultura de segurança por parte de peões:

Acções-chave:

1. Elaborar folhetos informativos sobre as regras de circulação de peões e outros conselhos práticos baseados nas estatísticas de atropelamento;
2. Reforçar e melhorar as campanhas de educação rodoviária, direccionadas aos peões, fundamentalmente, nas localidades onde atravessam as estradas nacionais, escolas, mercados e praças públicas;
3. Realizar acções com parceiros sociais junto dos espaços destinados a travessia de peões para incentivar o seu uso;
4. Divulgar nos órgãos de comunicação social os flagrantes de travessias em locais impróprios;
5. Implementar tendas de campanha nos pontos aonde há travessia irregular de peões, com vista identificar todos aqueles que forem flagrados em transgressão e serem aconselhados por especialistas;
6. Criar um modelo de auto de transgressão para o peão a ser remetido na sua residência ou serviço, sendo este um dos mecanismos facilitadores da eficácia da fiscalização ao peão;
7. Produzir vídeos educativos para difusão nos órgãos de comunicação social, escolas e outras instituições;
8. Divulgar conselhos práticos através da comunicação social (Rádio, TV e Jornal) e palestras nas escolas, igrejas, empresas.

3.6.3. Nos mecanismos de gestão da segurança rodoviária

OE 3: Garantir uma Gestão Eficiente da Segurança Rodoviária

Objectivos Operacionais:

a) Melhorar a fiscalização, controlo de condutores e veículos:

Acções-chave:

1. Controlar por meio de radares fixos, móveis e outros dispositivos inteligentes a velocidade dos veículos em circulação;

2. Proceder a certificação dos radares, alcoómetros, opacímetros e outros equipamentos auxiliares a fiscalização;

3. Criar laboratórios para calibragem periódica de equipamentos e aparelhos em uso na acção fiscalizadora do trânsito;

4. Monitorar o trânsito por meio de sistemas inteligentes de vigilância, na perspectiva de identificar infractores, fundamentalmente as infracções graves e muito graves (previstas no artigo 137.º do CE);

5. Fiscalizar com maior rigor os transportes colectivos de passageiros que operam nas carreiras inter-provinciais (estado técnico do veículo, álcool, tempo de condução, lotação, habilitação, mantas, corta-fogo, kit de primeiro socorro e extintores);

6. Realizar periódica e sistematicamente Operações Stop, em zonas de ocorrência frequentes de acidentes, nos dias e horários com probabilidade de maior ocorrência, direccionando-as aos factores de risco;

7. Efectuar patrulhamento aéreo nas estradas com maiores incidências de acidentes;

8. Reforçar a fiscalização da condução sob efeito de álcool através de medidores alcoolemicos (alcoómetros qualitativos e quantitativos);

9. Estabelecer parcerias com os hospitais para a realização de teste de sangue para a determinação de álcool;

10. Intensificar a fiscalização do uso do capacete de protecção, cadeiras de retenção, telemóvel, sinal de pré-sinalização de perigo, cinto de segurança, colete retro-reflector e demais acessórios;

11. Instalar semáforos, integrados aos sistemas inteligentes de vigilância, em algumas intercessões onde ocorrem regularmente acidentes e outros embaraços;

12. Melhorar o patrulhamento auto e moto dentro e fora das localidades com maior incidência nas vias estruturantes e estradas nacionais;

13. Adquirir aparelhos específicos para fiscalizar a condução sob efeito de substâncias entorpecentes;

14. Instalar a base de dados nacional de registo de infracções de condutores, por forma a facilitar a aplicação das medidas acessórias relativas a inibição de conduzir, cassação da carta de condução;

15. Reexaminar os condutores que por fundadas dúvidas de aptidão física, mental ou psicológica, ou sobre de um condutor exercer

- condução segura, pondo em prática os procedimentos previstos na legislação;
16. Divulgar por via dos órgãos de comunicação social e outros meios, os resultados das actividades de fiscalização, bem como as sanções aplicadas aos infractores (com maior incidência aos casos julgados em tribunal);
 17. Remover veículos avariados na via pública sobretudo fora das localidades.
 18. Avaliar a possibilidade de legislar a actividade de moto-táxi².

b) Melhorar os mecanismos de recolha e tratamento de informação sobre os acidentes:

Acções-chave:

1. Actualizar e aprovar o regulamento e a ficha de controlo das vítimas de acidentes de viação, a ser usada nas unidades sanitárias;
2. Uniformizar os procedimentos de elaboração de relatórios sobre as vítimas de acidentes, em conformidade aos padrões da OMS;
3. Uniformizar os procedimentos da recolha, registo e tratamento de dados sobre acidentes entre os órgãos da PN;
4. Implementar uma base de dados relativo ao registo e tratamento dos acidentes de viação;
5. Implementar um sistema de georreferenciação de acidentes;
6. Formar e capacitar periodicamente o pessoal técnico em matéria de informação;
7. Acompanhar, para efeitos estatísticos, os sinistrados rodoviários internados nas unidades sanitárias até 30 dias.

c) Criar uma base de dados geoespacial sobre a sinistralidade rodoviária:

Acções-chave:

1. Mapear e classificar a rede viária em função da sinistralidade rodoviária;
2. Georreferenciar os pontos negros e as zonas de acumulação de acidentes;
3. Criar uma base de dados dos equipamentos sociais (escolas, creches, unidades de saúde e outros) próximo das vias de maior índice de sinistralidade rodoviária;
4. Identificar os troços de via que não respeitam os padrões de construção recomendados como raio de curvatura, inclinação, largura, etc;
5. Analisar, gerar relatórios e memória descritiva periodicamente.

d) Promover melhorias orgânicas na estrutura de algumas instituições do sistema nacional do trânsito, tornando-as mais eficientes:

Acções-chave:

1. Criar os Conselhos Municipais de Viação e Ordenamento do Trânsito;
2. Reestruturar o Secretariado do CNVOT, atribuindo-o mais poderes do ponto de vista técnico para melhor acompanhamento das actividades e orientações do Conselho;
3. Criar equipas de Investigação de Acidentes de Trânsito junto das estruturas da Polícia Nacional;
4. Instituir os serviços municipais de emergências médicas;
5. Criar uma entidade única para a fiscalização do trânsito;
6. Criar um número único nacional de emergências.

e) Reduzir o sentimento de impunidade:

Acções-chave:

1. Implementar a base de dados para o controlo de condutores, veículos e registo de infracções do condutor;
2. Imprimir maior rigor na fiscalização das infracções;
3. Desburocratizar o circuito emissão e pagamento de multas, mediante atendimento eficiente e célere dos infractores no acto do pagamento das multas e da devolução de documentos apreendidos; recorrendo a formação do pessoal, colocar terminais de pagamento automático (TPA) para as multas em todas as unidades e, se possível, a bordo dos meios de patrulha de trânsito;
4. Responsabilizar os agentes envolvidos em actos de extorsão, suborno e outras práticas que podem causar impunidade ao condutor;
5. Estimular os agentes fiscalizadores de trânsito através das participações em multas;
6. Profissionalizar a actividade de taxista;
7. Transformar em acto único o registo inicial de veículo e o registo de propriedade automóvel.

f) Melhorar a legislação rodoviária:

Acções-chave:

1. Propor a alteração do limite de velocidade de 60km/h para 50km/h dentro das localidades;
2. Propor a redução dos limites da taxa de álcool de 0,6 g/l para 0,5 g/l;
3. Propor tolerância «ZERO» a taxa de álcool no sangue para os condutores de transportes públicos de passageiros e de mercadorias perigosas;

² A actividade de moto-táxi também conhecida como «kupapata» consiste na transportação de passageiros através de motocicletas e ciclomotores, considerada ilegal por não estar prevista no âmbito da legislação dos transportes.

4. Propor a proibição da venda de bebidas alcoólicas nas lojas de conveniência das bombas de combustível;
5. Regulamentar o uso de tacógrafos nos transportes públicos de passageiros inter-provinciais;
6. Regulamentar o uso de tacógrafos nos veículos de carga especial (cargas explosivas, inflamáveis e tóxicos);
7. Propor a elaboração de legislação para a realização de auditorias de segurança de estradas;
8. Propor a proibição de publicidade de bebidas alcoólicas ao longo das Estradas Nacionais, mediante alteração da Lei Geral de Publicidade;
9. Regulamentar o uso da via pública por motivos de obras.

3.6.4. Na Segurança de Veículos

OE4: Aumentar os Níveis de Segurança dos Veículos.

Objectivos Operacionais:

a) Promover melhorias dos níveis de segurança dos veículos em circulação:

1. Lançar o concurso público para implementação dos Centros de Inspeção Periódicas e dar início as Inspeções Periódicas Obrigatórias dos veículos nos termos da legislação vigente;
2. Retirar ou limitar a circulação de veículos em estado técnico impróprio para a segurança rodoviária nos termos da legislação;
3. Actualizar o parque automóvel nacional.

b) Promover a segurança nos transportes colectivos:

Acções-chave:

1. Uso obrigatório de tacógrafos nos veículos que exercem a actividade de transporte de passageiros interprovincial e internacional, bem como nos transportes de mercadorias perigosas;
2. Redefinir as modalidades de licenciamento de veículos de transporte ocasional de passageiros nas rotas intermunicipais (sobretudo as distâncias das rotas ou linhas);
3. Interditar o serviço de táxi em veículo com películas (vidros esfumados).

3.6.5. No Socorro e Apoio às Vítimas

OE5: Melhorar e expandir os Serviços de Socorro e Apoio Às Vítimas.

Objectivos Operacionais:

a) Reduzir o tempo de intervenção dos serviços de socorro às vítimas:

Acções-chave:

1. Estabelecer um Sistema Alerta Único (terminal telefónico);

2. Instalar os telefones de emergência SOS nas estradas nacionais;
3. Apetrechar o INEMA e o SPCB com meios de apoio ao serviço operacional;
4. Concluir a criação de Destacamentos de Prevenção e Socorro às Vítimas da sinistralidade rodoviária ao longo das estradas nacionais.

b) Garantir a assistência médica pré-hospitalar e o tratamento aos sinistrados;

Acções-chave:

1. Aumentar e capacitar os técnicos de emergência médica em matéria de assistência aos traumatizados;
2. Criar condições nos bancos de urgências para atendimento pós-traumáticos aos sinistrados rodoviários;
3. Aumentar os recursos humanos, medicamentos e outras valências nas diversas unidades sanitárias do País;
4. Estabelecer parcerias ou protocolos entre a Polícia e o Ministério da Saúde para facilitar a realização de testes de alcoolémia as vítimas de acidente (exame de sangue).

3.6.6. Nas Infra-Estruturas e Equipamentos Rodoviários

OE6: Melhorar os Níveis de Segurança das Infra-Estruturas Rodoviárias Dentro e Fora das Localidades.

Objectivos Operacionais:

a) Melhorar os mecanismos e procedimentos na concepção e construção de ruas ou estradas em meio urbano:

1. Evitar os cruzamentos ao mesmo nível e os retornos a esquerda na elaboração de projectos de estradas com características de vias de circulação rápida;
2. Aprovar os projectos de estradas em termos de engenharia e segurança rodoviária.
3. Implementar mecanismos mais eficientes para o controlo de qualidade do tapete asfáltico, evitando a degradação antes do tempo de vida útil previsto;
4. Coordenar com os órgãos afins na elaboração e execução dos projectos de estrada, para reduzir os riscos da via em termos de segurança;
5. Eliminar alguns os retornos a esquerda principalmente aquela onde ocorrem mais de cinco acidentes com vítimas por ano;
6. Executar ou substituir a sinalização de trânsito presente, harmonizando-a com o regulamento em vigor;
7. Georreferenciar as zonas e troços de maior incidência de acidentes dentro e fora de localidades;

8. Actualizar a nomenclatura das estradas nacionais;
9. Identificar e adoptar os melhores mecanismos para responsabilizar as entidades que danificam a via pública e seus equipamentos, quer por intervenções autorizadas, quer por danos decorrentes de outras situações;
10. Construir passagens superiores ou inferiores para peões, fundamentalmente nas zonas de grande travessia de peões em virtude de atropelamentos e retenção de trânsito, tendo em atenção também a mobilidade dos deficientes físicos (rampas);
11. Aplicar redes metálicas sobre os separadores centrais, bem como outros dispositivos de segurança para impedir a travessia desordenada de peões;
12. Requalificar as estradas que atravessam as zonas residenciais (vilas, bairros, povoações, etc.);
13. Efectuar periodicamente a contagem de tráfego nas vias de maior demanda;
14. Sinalizar as estradas com dispositivos que segurança para prevenção de acidentes nocturnos derivados da falta de iluminação;
15. Priorizar o fornecimento de água as populações por via de ligações domiciliárias ou outras fontes junto das localidades (a serem identificadas) que para obtenção tem atravessam vias com elevado risco de atropelamento.

b) Adoptar procedimentos mais eficientes na conservação e manutenção das vias:

Acções-chave:

1. Estabelecer um mecanismo de comunicação permanente entre a polícia de trânsito e as entidades responsáveis pela gestão das vias, tendo como finalidade o monitoramento da via, a identificação das irregularidades e permitir a sua rápida reparação;
2. Criar equipas ou contratar serviços de manutenção e conservação permanente de todas as vias de circulação;
3. Dotar os Governos Provincias e o INEA com competências para a manutenção e conservação de estradas.

3.6.7. No Âmbito da Implementação do Programa Tripartido

OE7: Harmonizar o Sistema Nacional de Transportes e Trânsito no âmbito do Programa Tripartido (COMESA, EAC e SADC).

Objectivos Operacionais:

a) Implementação do Sistema de Informação Nacional dos Transportes Rodoviário (SINTR):

Acções-chaves:

1. Criar o SINTR — Sistema que permite a integração de todos os Departamentos Ministeriais envolventes nos seguintes serviços:
 - a) Registo de Veículo;
 - b) Emissão de Licenças de Veículos, Actividades e de Empresas;
 - c) Licença da Aprendizagem;
 - d) Carta de Condução;
 - e) Carteira Profissional;
 - f) Tráfego Rodoviário;
 - g) Báscula;
 - h) Certificado de Exportação;
 - i) Taxas de Circulação;
 - j) Seguro de Automóvel e Licenças Temporárias.
 2. Criar através do SINTR, a impressão de uma única Licença, Agregando a Taxa de Circulação, Seguro de Automóvel, Licenças Temporárias.
- b) Reestruturar o processo de formação de condutores:
- Acções-chave:*
1. Actualizar o Código de Estrada (DL - 05/08);
 2. Actualizar o Regulamento do Ensino da Condução e Habilitação Legal para Conduzir (DP - 203/16);
 3. Actualizar os regulamentos sobre a formação de motoristas de transporte de mercadorias perigosas, perecíveis e transportes públicos de passageiros;
 4. Harmonizar os conteúdos de ensino de condução a (COMESA, EAC e SADC);
 5. Harmonizar o perfil dos instrutores e examinadores a (COMESA, EAC e SADC).
- c) Adequar o modelo da carta de condução aos padrões da região:
- Acções-chave:*
1. Actualizar o Decreto n.º 69/02, que aprova o modelo da carta de condução (alterar a posição da fotografia, alterar a data de validade e incorporar outras actualizações);
 2. Reduzir o tempo de validade da carta de condução para os condutores profissionais.
- d) Institucionalizar a Carteira Profissional do Motorista (Transporte Público de Passageiros, Pesados de Mercadoria, Mercadorias Perigosas e Perecíveis):
- Acções-chave:*
1. Regulamentar a actividade profissional do motorista;
 2. Elaborar o modelo de Carteira Profissional.
- e) Criar uma Base de Dados Nacional Integrada para o Controlo de Condutores:

Acções-chave:

Regulamentar a criação da Base de Dados Nacional Integrada para o Controlo de Condutores

f) Criação de Centro de Inspeções de Veículos:

Acções-chave:

1. Revisão da Legislação sobre as Inspeções Periódicas de Veículos em conformidade com a (COMESA, EAC e SADC);
2. Implementação de Centros de Inspeções em todo o território nacional.

g) Criar uma Base de Dados Nacional Integrada para o Controlo de Veículos:

Acções-chave:

1. Regulamentar a criação da Base de Dados Nacional Integrada para o Controlo de Veículos;
2. Concessão e implementação da Base de Dados.

h) Estabelecer mecanismos para facilitar a livre circulação de Operadores Rodoviários:

Acções-chave:

1. Ratificar o MCBRTA em relação a veículos, condutores, operadores;
2. Partilhar informações entre os Estados Membros relativamente a Veículos, Condutores, Operadores, bem como as infracções cometidas entre outras.

i) Criar uma Base de Dados Nacional Integrada para os Operadores Rodoviários:

Acções-chave:

1. Regulamentar a criação da Base de Dados Nacional Integrada para os Operadores Rodoviários;
2. Concepção e implementação da Base de dados.

j) Criar uma Comissão de Transportes Rodoviários para a Implementação do (T-CBRTC¹³):

Acções-chave:

Criar por Despacho a Comissão de Transportes Rodoviários Transfronteiriço (Comité Core) Que visara criara as condições para a implementação do programa (TTTFP¹⁴).

k) Criar o Gabinete Nacional Associado a Carta Amarela:

Acções-chave:

1. Actualizar o regulamento sobre o seguro de responsabilidade civil automóvel, sobre todos os aspectos relacionados a previsão e implementação do Certificado da Carta Amarela para os transportes rodoviários transfronteiriços prevendo todas as acções litigiosas e outras.

2. Exarar um Despacho Conjunto que visa criar o Gabinete Nacional associado a Carta Amarela.

l) Conceber e Implementar uma Rede Nacional de Pesagem:

Acções-chave:

1. Criar uma Comissão Técnica Especializada para elaborar os termos da ratificação do VLMA;
2. Actualizar o DP 185/13, criando um Regulamento Específico sobre Pesos e Dimensões Máximas Autorizadas para os Veículos;
3. Concepção e implementação do Sistema de Gestão de Balanças e Base de Dados

m) Concepção e implementação do Sistema de Gestão de Balanças e Base de Dados:

Acções-chave:

Actualizar o regulamento sobre o Transporte Rodoviário de Mercadoria Perigosa em conformidade com as normas do Programa Tripartido.

IV. MECANISMO DE IMPLEMENTAÇÃO

4.1. Modelo Organizacional

4.1.1. Conselho Nacional de Viação e Ordenamento do Trânsito

Nos termos da sua natureza e competência legal o CNVOT é o órgão por excelência que coordenará todas as políticas e acções de segurança rodoviária, quer a nível estratégico como operacional, numa perspectiva mais integradora pela transversalidade da matéria;

Assim, no âmbito da sua coordenação estratégica, o conselho, sob proposta da Comissão Executiva, pode convidar alguns governadores a participarem de algumas reuniões ordinárias e extra-ordinárias do Conselho Nacional, em função da variação do índice de sinistralidade dos respectivos territórios, ou em função de outra matéria similar que pretenda abordar.

A Comissão executiva do CNVOT procederá o acompanhamento regular da execução da estratégia, desempenhando o seguinte papel:

- i) Garantir que os organismos com responsabilidades definidas na estratégia cumpram com a execução das acções e os objectivos fixados;
- ii) Alinhar todas as acções dos diferentes organismos e acompanhar de forma eficiente, o cumprimento dos objectivos, monitorando o cumprimento dos prazos constantes nos cronogramas de acções;
- iii) Garantir a elaboração de Planos Provinciais e Municipais de Segurança Rodoviária;
- iv) Uniformizar os critérios de recolha, análise e tratamento dos dados sobre os acidentes;
- v) Encontrar as fontes de financiamento das acções definidas na estratégia.

¹³ T-CBRTC — Comissão de Transporte Rodoviário Transfronteiriço Tripartida

¹⁴ TTTFP-Programa Tripartido de Transporte e Facilitação de Trânsito

4.1.1.1. Conselho Provincial de Viação e Ordenamento do Trânsito

- a) É o órgão que garante a coordenação e sincronia entre os diferentes sectores de âmbito provincial, com vista a implementação da estratégia na província;
- b) A coordenação e sincronia referida acima devem existir em todas as fases do processo de implementação da estratégia, ou seja, desde a identificação dos principais factores de risco de sinistralidade, a identificação das acções e respectivas previsões de custos, a execução das medidas, etc.;
- c) Executar as acções definidas como sendo de âmbito provincial.

4.1.1.1.1. Conselho Municipal de Viação e Ordenamento do Trânsito

- a) Os municípios deverão elaborar os planos municipais de prevenção e segurança rodoviária, dentro das suas competências territoriais e ser o centro privilegiado para a execução das acções definidas na estratégia;
- b) Todas as intervenções de outros organismos devem ser previamente coordenadas e integradas no plano de acções do município.

4.2. Orçamento e Fontes de Financiamento

- a) Financiamento: para garantir a exequibilidade das acções identificadas no Plano de Acções foram identificados potenciais fontes de financiamento, a destacar o OGE, através de Despesas de Apoio ao Desenvolvimento (DAD) e através de Projectos de Investimentos Públicos (PIP).
- b) Modalidades de elaboração e execução orçamental: os Departamentos Ministeriais por forma a garantir a operacionalização do plano encarregar-se-ão de identificar as acções no âmbito da sua competência legal e inseri-las no seu programa orçamental anual.
- c) Os Departamentos Ministeriais do Planeamento Económico e das Finanças coordenarão a programação orçamental no sentido de proporcionar o cumprimento exitoso dos Programas da ENSR 2019-2022.

4.3. Plano de Acções (Ver quadros em anexo)

O Plano de Acções anexo a ENSR é o instrumento base onde encontram-se aglutinadas as acções macro a desenvolver pelo CNVOT, no âmbito cumprimento das directrizes do PDN 2018-2022 e do PTTFT 2017-2021 entre outros programas de iniciativa sectorial. Entretanto, este desdobrar-se-á mediante:

- a) Plano de Trabalho anual: documento que programara as actividades a realizar pelo CNVT, num determinado período, visando alcançar os objectivos propostos;

- b) Programa cuja especificidade da actividade requerem elevados recursos financeiros e/ou materiais para alcançar um ou mais objectivos previamente delineados.

4.4. Monitoria e Avaliação

A monitorização tem como objectivo garantir a execução das acções constantes no cronograma (a ser executado anualmente), cumprimento prazos, o envolvimento de todas as entidades previstas, a execução orçamental, e a observância de todos os parâmetros essenciais para o alcance dos objectivos previstos numa dada acção.

Porém, a estrutura de monitorização prevista nesta estratégia vai garantir a realização da visão nacional do Governo sobre a segurança rodoviária e os objectivos estratégicos definidos. Vai possibilitar a elaboração de relatórios precisos sobre os sucessos, as dificuldades, as lições aprendidas, e todas as informações relevantes para a implementação exitosa da estratégia.

Assim, a monitorização do plano de acções está concebida da seguinte forma:

- a) A monitorização deve ser feita por via de equipas criadas ao nível dos Conselhos Provinciais e Municipais de Viação e Ordenamento do Trânsito;
- b) As equipas de monitorização devem realizar reuniões mensais, quer ao nível do município como da província, para avaliar todos aspectos inerentes ao grau de execução do plano;
- c) A equipa de monitoramento criada no Conselho Municipal de Viação Ordenamento do Trânsito remete a sua avaliação a equipa de monitoramento do Conselho Provincial de Viação e Ordenamento do Trânsito e esta por sua vez remete para a equipa de Monitoramento ao nível do secretariado do Conselho Nacional Executiva;
- d) No início de cada ano o CNVOT faz a avaliação do grau de execução das acções constantes no plano e o cumprimento dos respectivos objectivos.

4.5. Factores Críticos de Sucesso e Resultados Esperados

Sendo a estratégia Nacional de Prevenção e Segurança Rodoviária um instrumento orientador das políticas do Governo para redução da sinistralidade rodoviária, e dado ao facto da matéria em questão envolver diversos organismos, a sua implementação requer uma liderança eficaz, financiamento, envolvimento e monitoramento sistemático. Porém, consideramos como factores críticos de sucesso os seguintes:

- a) **Liderança:** a condução da estratégia e feita ao mais alto nível, na pessoa do Presidente da República, e neste caso representado pelo Vice-Presidente da República, na qualidade de Presidente do Conselho Nacional de Viação e Ordenamento do Trânsito. O nível de liderança oferece garantias de poder orientar todos os intervenientes que tomam

- decisões, nos seus respectivos sectores, sobre a execução das acções constantes no plano em todo o território nacional;
- b) **Os governadores provinciais:** são os líderes da estratégia ao nível provincial, assumindo capacidade de poder garantir a execução de todas acções com incidência no território da província, aonde o município e o centro privilegiado para a realização das mesmas.
- c) **Financiamento:** cada instituição responsável para a execução das tarefas constantes no plano de acções da estratégia deve assegurar os respectivos orçamentos. Porém, o CNVOT reservar-se-á no direito de acompanhamento e nos casos de elevada complexidade intercederá junto do órgão competente para a operacionalização.
- d) **Coordenação e envolvimento:** a garantia de execução eficaz de acções com diversos organismos intervenientes requer uma coordenação eficiente entre os sectores e, acima de tudo, o envolvimento total de todos pela prossecução dos objectivos fixados.
- e) **Monitoramento:** para aferir o cumprimento dos objectivos previstos com a implementação da estratégia, é necessário a realização de uma avaliação permanente, aferindo o grau de execução das acções ou medidas constantes do plano e a determinação dos seus resultados quantitativos e qualitativos.

FORMAÇÃO DE CONDUTORES OE1: MELHORAR O PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÕES	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Adequar o processo de formação inicial de condutores ao actual contexto de segurança rodoviária.	1. Implementar os modelos de exame escrito e/ou multimédia, com base no regulamento sobre o ensino da condução e habilitação legal para conduzir.	MININT	PARCEIROS
	2. Reestruturar e uniformizar os manuais de ensino da condução (teoria, prática e tecnologia automóvel), com base na legislação vigente.	MININT	MINTRANS
	3. Uniformizar os conteúdos programáticos, métodos didácticos e avaliativos em todo o País.	MININT	MINTRANS
	4. Elaborar programas específicos para o ensino de condutores de motociclos e ciclomotores.	MININT	MINTRANS e GP's
	5. Inserir no curriculum das escolas de condução noções de suporte básico de vida, como requisito essencial para os primeiros socorros.	MININT	MINSA e MINTRANS
	6. Seleccionar e certificar unidades sanitárias para emitir Atestados Médicos nos termos da avaliação da condição física e psicológicas previstas na legislação rodoviária.	MINSA e GP's	PARCEIROS
Promover a formação contínua de condutores.	1. Realizar cursos de actualização aos condutores em matérias de condução defensiva, ofensiva, assistência primária às vítimas, transportes especiais (passageiros, carga perigosa e outros).	MININT	MINSA e MINTRANS
	2. Realizar palestras, seminários, workshops e outras acções de segurança do trânsito.	MININT	MINCOP, MINSA e MINTRANS
Promover a capacitação e o aperfeiçoamento técnico dos profissionais responsáveis pela formação.	1. Realizar cursos de actualização direccionados a examinadores, directores de escola e instrutores auto em matéria de agregação pedagógica, gestão escolar, legislação rodoviária e outras matérias afins.	MININT	PN, INTR e PARCEIROS
	2. Uniformizar os métodos técnico-pedagógico dos profissionais de condução em todo o território nacional.	MININT	MED e PARCEIROS

EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA OE2: DESENVOLVER UMA CULTURA DE EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÕES	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Promover a educação no trânsito abrangendo a população no geral, fomentando essencialmente os princípios e valores de cidadania e urbanidade.	1. Aperfeiçoar, sistematizar e adequar os conteúdos programáticos relativos à educação rodoviária nos manuais de ensino (pre-escolar e ensino geral).	MININT	MED E MINTRANS
	2. Realizar parques/espacos temáticos para a instrução de crianças e adolescentes sobre as regras básicas de código de estrada.	MININT	MHD e GP's
	3. Estabelecer parcerias com as associações Juvenis, Igrejas, ONG's e outros actores da Sociedade Civil para desenvolver programas e campanhas voltadas a educação rodoviária.	MININT	MED, MINJUD e GP
	4. Incentivar os agentes culturais (DJ's, actores, músicos e outros) para divulgação de mensagens de prevenção rodoviária durante as actividades.	MININT	MINJUD e GP's
	5. Estimular os condutores com boas práticas na condução, como mecanismos de promoção à condução segura, recorrendo para isso a prémios específicos, divulgação de conductas aos Órgãos de Comunicação Social e outros.	MININT MINTRANS	MED, MINJUD e MCS
	6. Produção e divulgação de conteúdos multimédia, e não só, sobre prevenção de acidentes rodoviária com maior incidência nos transportes públicos de passageiros urbanos e inter-provinciais, as operadoras de telefonia, salas de cinema, ATM's e outros espaços.	MCS, MININT	MINFIN
	7. Realizar campanhas de sensibilização dirigida aos motociclistas sobre a importância do uso do capacete.	MININT	MINSA, MINJUD e GP's

EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA			
OE2: DESENVOLVER UMA CULTURA DE EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÕES	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Promover a capacitação e o aperfeiçoamento técnico dos profissionais de trânsito, sobretudo na área de prevenção rodoviária.	1. Capacitar por intermédio de cursos e seminários os profissionais ligados a área de trânsito, nomeadamente: PN, SPBC; INEA, GP's, SAÚDE, FAA, Empresas de Transporte, Escolas de Condução, Escolas públicas e Privadas.	MININT	MINDEF, MINSA, MINTRANS, MED e MINCOP
	2. Capacitar por intermédio de cursos e seminários os profissionais ligados a área de trânsito em matéria de SIG.	MINOTH	MININT e GP's
	3. Capacitar os técnicos da Polícia Nacional no registo de tratamento de informação geográfica dos acidentes.	MINOTH	MININT e GP's
	4. Dotar os profissionais de conhecimentos no uso de GPS para recolha de informação.	MINOTH	MININT e GP's
	5. Intercâmbio com outras realidades ao nível da região e não só para constatação de algumas experiências positivas ou boas práticas em matéria de prevenção e segurança rodoviária.	MINTRANS	MININT, MINDEF, MINSA
Criar uma cultura de segurança por parte de peões.	1. Elaborar folhetos informativos sobre as regras de circulação de peões e outros conselhos práticos baseados nas estatísticas de atropelamento.	MININT	MCS e GP's
	2. Reforçar e melhorar as campanhas de educação rodoviária, direccionadas aos peões, fundamentalmente, nas localidades onde atravessam as estradas nacionais, escolas, mercados e praças públicas.	MININT	MCS, MINSA e GP's
	3. Realizar acções com parceiros sociais junto dos espaços destinados a travessia de peões para incentivar o seu uso.	MININT	GP's e MCS
	4. Divulgar nos órgãos de comunicação social os flagrantes de travessias em locais impróprios	MCS	MININT, MINJUD
	5. Implementar tendas de campanha nos pontos onde há travessia irregular de peões, com vista identificar todos aqueles que forem flagrados em transgressão e serem aconselhados por especialistas	GP's	MININT, MINJUD
	6. Criar um modelo de auto de transgressão para o peão para ser enviado na sua residência ou local de trabalho, sendo esta um dos mecanismos facilitadores da eficácia da fiscalização ao peão.	MININT e GPs	MININT, MINJUD
	7. Produzir vídeos educativos para difusão nos órgãos de comunicação social, escolas e outras instituições.	MININT	MCS e GPs
	8. Divulgar conselhos práticos através da comunicação social (Rádio, TV e Jornal) e palestras nas escolas, igrejas, empresas.	MININT	MCS e PARCEIROS

MECANISMOS DE GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA			
OE 3: GARANTIR UMA GESTÃO EFICIENTE DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÕES	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Melhorar a fiscalização, controlo de condutores e veículos.	1. Controlar por meio de radares fixos, móveis e outros dispositivos inteligentes a velocidade dos veículos em circulação.	MININT	GP's
	2. Proceder a certificação dos radares, alcoolímetros, opacímetros e outros equipamentos auxiliares a fiscalização.	MININT	
	3. Criar laboratórios para calibragem periódica de equipamentos e aparelhos em uso na acção fiscalizadora do trânsito.	MIND	MININT
	4. Monitorar o trânsito por meio de sistemas inteligentes de vigilância, na perspectiva de identificar infractores, fundamentalmente as infracções graves e muito graves (previstas no artigo 137.º do CE).	MININT	GP's
	5. Fiscalizar com maior rigor os transportes colectivos de passageiros que operam nas carreiras interprovinciais (estado técnico do veículo, álcool, tempo de condução, lotação habilitação, mantas corta-fogo, kit de primeiro socorro e extintores).	MININT	MINTRANS
	6. Realizar periódica e sistematicamente Operações Stop, em zonas de ocorrência frequentes de acidentes, nos dias e horários com probabilidade de maior ocorrência, direccionando-as aos factores de risco.	MININT	MINDEF
	7. Efectuar patrulhamento aéreo nas estradas com maior incidências de acidentes.	MININT	MINSAs
	8. Reforçar a fiscalização da condução sob efeito de álcool através de medidores alcoométricos (alcoholímetros qualitativos e quantitativos).	MININT	MINSAs, MINDEF e GP's
	9. Estabelecer parcerias com os hospitais para a realização de teste de sangue para a determinação de álcool durante a fiscalização policial.	MININT	MINSAs e GP's e PARCEIROS
	10. Intensificar a fiscalização do uso do capacete de protecção, cadeiras de retenção, telemóvel, sinal de pré-sinalização de perigo, cinto de segurança, colete retro-reflector e demais acessórios	MININT	MINJUD e GP 's
	11. Instalar semáforos, integrados aos sistemas inteligentes de vigilância, em algumas interseções onde ocorrem regularmente acidentes e outros embaraços	MININT	GP's
	12. Melhorar o patrulhamento auto, moto dentro e fora das localidades com maior incidência nas vias estruturantes e estradas nacionais.	MININT	MINDEF e GP's
	13. Adquirir aparelhos específicos para fiscalizar a condução sob efeito de substâncias entorpecentes.	MININT	GP's
	14. Instalar a base de dados nacional de registo de infracções de condutores, por forma a facilitar a aplicação das medidas assessorias relativas a inibição de conduzir, cassação da carta de condução.	MININT	MINJUSDH e TRIBUNAIS
	15. Reexaminar os condutores que por funda das dúvidas de aptidão física, mental ou psicológica, ou sobre um condutor exercer condução segura, pondo em prática os procedimentos previstos na legislação.	MININT	MINSAs, MINJUSDH e TRIBUNAIS
	16. Divulgar por via das órgãos de comunicação social e outros meios, os resultados das actividades de fiscalização, bem como as sanções aplicadas aos infractores (com maior incidência aos casos julgados em tribunal).	MININT	MINSAs, MCS e MINJUSDH TRIBUNAIS
	17. Remover veículos avariados na via pública sobretudo fora das localidades	GP's	MININT
Melhorar os mecanismos de recolha e tratamento de informação sobre os acidentes.	1. Actualizar e aprovar o regulamento e a ficha de controlo das vítimas de acidentes de viação, a ser usada nas unidades sanitárias	MINSAs	MININT
	2. Uniformizar procedimentos de elaboração de relatórios sobre as vítimas de acidentes, em conformidade aos padrões da OMS.	MINSAs	MININT, MINTRANS E MINPLAN
	3. Uniformizar os procedimentos da recolha, registo e tratamento de dados sobre acidentes entre os órgãos da PN.	MININT	MININT
	4. Implementar uma base de dados relativo ao registo e tratamento dos acidentes de viação.	MININT	MININT
	5. Implementar um sistema de georeferenciação de acidentes.	MINOTH	MININT, MINCOS e GP's
	6. Formar e capacitar periodicamente o pessoal técnico em matéria de informação.	MININT	MINTRANS
	7. Acompanhar, para efeitos estatísticos, os sinistrados rodoviários intemados nas unidades sanitárias até 30 dias.	MINSAs	MININT, MINTRANS E MINPLAN

MECANISMOS DE GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA			
OE 3: GARANTIR UMA GESTÃO EFICIENTE DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÕES	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Criar uma base de dados geoespacial sobre a sinistralidade rodoviária	1. Mapear e classificar a rede viária em função da sinistralidade rodoviária.	MINOTH	MININT, MINCOS e GP's
	2. Georreferenciar os pontos negros e as zonas de acumulação de acidentes.	MINOTH, MININT, MINCOS e GP	INOTU, PN, INEA e ADMINISTRAÇÕES
	3. Criar uma base de dados dos equipamentos sociais (escolas, creches, unidades de saúde e outros) próximo das vias de maior índice de sinistralidade rodoviária.	MINOTH	MININT c
	4. Identificar os troços de via que não respeitam os padrões de construção recomendados como raio de curvatura, inclinação, largura, etc.	MINCOP	MININT e MINOTH, GP's
	5. Georreferenciar os pontos negros e as zonas de acumulação de acidentes.	MININT	MINCOP e MINOTH, GP's
	6. Analisar, gerar relatórios e memoria descritiva periodicamente.	MININT	PN
Promover melhorias orgânicas na estrutura de algumas instituições do sistema nacional do trânsito, tomando-as mais eficientes.	1. Criar Conselhos Municipais de Viação e Ordenamento do Trânsito	CNVOT	COMISSAO EXECUTIVA
	2. Criar equipas de Investigação de Acidentes de Trânsito junto da estruturas da Polícia Nacional.	MININT	PARCEIROS
	3. Instituir os serviços municipais de emergências médicas.	MINSAs	MINSAs
	4. Criar uma Unidade Nacional de Fiscalização do Trânsito.	MININT	PARCEIROS
	5. Criar um número único nacional de emergências	MINSAs	MININT
	6. Criar um Instituto de Medicina Legal.	MINSAs	MININT e MINJUSDH
Reduzir o sentimento de impunidade.	1. Implementar a base de dados para o controlo de condutores, veículos e registo de infrações do condutor.	MININT	MINJUSDH
	2. Imprimir maior rigor na fiscalização das infrações a legislação rodoviária	MININT	PARCEIROS
	3. Desburocratizar o circuito emissão e pagamento de multas, mediante atendimento eficiente e célere dos infractores no acto do pagamento das multas e da devolução de documentos apreendidos; recorrendo a formação do pessoal, colocar TPA's para as multas em todas as unidades e, se possível, a bordo dos meios de patrulha de trânsito.	MININT	MINFIN
	4. Responsabilizar os agentes fiscalizadores do trânsito envolvidos em actos de extorsão, suborno e outras práticas que podem causar impunidade ao condutor.	MININT	PARCEIROS
	5. Estimular os agentes fiscalizadores de trânsito através das participações em multas.	MININT	PARCEIROS
	6. Profissionalizar a actividade de taxista.	MINTRANS	MAPTESS
	7. Transformar em acto único o registo inicial de veículos e o registo de propriedade automóvel	MININT	MINJUSDH
Melhorar a legislação rodoviária.	1. Propor a alteração do limite de velocidade de 60km/h para 50km/h dentro das localidades.	MININT	MINTRANS, MINCOP e GP's
	2. Propor a redução dos limites da taxa de álcool de 0,6 g/l para 0,5 g/l.	MININT	MINSAs e MINJUSDH
	3. Propor tolerância "ZERO" a taxa de álcool no sangue para os condutores de transportes públicos de passageiros e de mercadorias perigosas.	MININT	MINSAs, MINJUSDH e MINTRANS
	4. Propor a proibição da venda de bebidas alcoólicas nas lojas de conveniência das bombas de combustível	MININT	MINSAs, MINJUSDH e MINTRANS
	5. Propor a proibição de publicidade de bebidas alcoólicas ao longo das Estradas Nacionais, mediante alteração da Lei Geral de Publicidade.	MCS	MININT
	6. Regulamentar o uso de tacógrafos nos transporte público de passageiros interprovinciais.	MITRANS	MININT
	7. Regulamentar o uso de tacógrafos nos transporte público de passageiros interprovinciais e de veículos de carga especial (cargas explosivas, inflamáveis, tóxicos, etc...).	MINTRANS	MININT e MINJUSDH
	8. Propor a elaboração de legislação para a realização de auditorias de segurança de estradas.	MINCOP	MININT e MINTRANS
	9. Regulamentar o uso da via pública por motivos de obras.	MINCOP	MININT e MINTRANS

NA SEGURANÇA DE VEÍCULOS OE4: AUMENTAR OS NÍVEIS DE SEGURANÇA DOS VEÍCULOS			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÕES	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOVIDAS
Promover melhorias dos níveis de segurança dos veículos em circulação.	1. Lançar o concurso público para implementação dos Centros de Inspeção Periódicas e dar início as Inspeções Periódicas Obrigatórias dos Veículos nos termos da legislação vigente.	MININT	MINTRANS
	2. Retirar ou limitar a circulação de veículos em estado técnico impróprio para a segurança rodoviária nos termos da legislação.	MININT	MINTRANS e GP's
	3. Actualizar o parque automóvel nacional (conhecer do número actual).	MININT	MINTRANS, M IN FIN e GP's
Promover a segurança nos transportes colectivos.	1. Uso obrigatório de tacógrafos nos veículos que exercem a actividade de transporte de passageiros interprovincial e internacional, bem como nos transportes de mercadorias perigosas.	MINTRANS	MININTe GP's
	2. Redefinir as modalidades de licenciamento de veículos de transporte ocasional de passageiros nas rotas intermunicipais (sobretudo as distancias das rotas ou linhas).	MINTRANS	MININTe GP's
	3. Interditar o serviço de táxi em veículo com películas (vidros esfumados).	GP's	MININT e MINTRANS

NO SOCORRO E APOIO ÀS VÍTIMAS OE5: MELHORAR E EXPANDIR OS SERVIÇOS DE SOCORRO E APOIO ÀS VÍTIMAS.			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÕES	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Reduzir o tempo de intervenção dos serviços de socorro às vítimas.	1. Estabelecer um Sistema Nacional de Alerta Único (terminal telefónico).	MININT	MINSAs
	2. Instalar linhas telefónicas de emergência SOS nas estradas nacionais.	MINCOP	MITT e MCS
	3. Apetrechar o INEMA e o SPCB com meios de apoio ao serviço operacional.	MINSAs	GP's
	4. Concluir a implantação de Destacamentos de Prevenção e Socorro às vítimas da sinistralidade rodoviária ao longo das estradas nacionais.	MININT	MINSAs e GP's
Garantir a assistência médica pré-hospitalar e o tratamento aos sinistrados.	1. Aumentar e capacitar os técnicos de emergência médica em matéria de assistência aos traumatizados.	MINSAs	GP's
	2. Aumentar os recursos humanos, medicamentos e outras valências nas diversas unidades sanitárias do País.	MINSAs	GP's
	3. Estabelecer parcerias ou protocolos entre a polícia e o Ministério da Saúde para facilitar a realização de testes de alcoolemia às vítimas de acidente (exame de sangue).	MININT	MINSAs

NAS INFRA-ESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIAS OE6: MELHORAR OS NÍVEIS DE SEGURANÇA DAS INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DENTRO E FORA DAS LOCALIDADES			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÕES	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Melhorar os mecanismos e procedimentos na concepção e construção de ruas ou estradas em meios urbanos.	1. Evitar cruzamentos aos mesmo nível e os retornos a esquerda na elaboração de projectos de estradas com características de vias de circulação rápida.	MINCOP	GP's
	2. Aprovar os projectos de estradas em termos de engenharia e segurança rodoviária.	MINCOP	GP's e MININT
	3. Implementar mecanismos mais eficientes para fiscalização e o controlo de qualidade do tapete asfáltico, evitando a degradação antes do tempo de vida útil previsto.	MINCOP	GP's e MININT
	4. Coordenar com os órgãos afins na elaboração e execução dos projectos de estrada, para reduzir os riscos da via em termos de segurança.	MINCOP	GP's e MININT
	5. Eliminar os retornos à esquerda principalmente aqueles que forem identificados como pontos negros.	MINCOP/MININT	GP's
	6. Executar ou substituir a sinalização de trânsito presente Harmonizando-as com o regulamento em vigor.	GP's/MININT	MINCOP
	7. Georreferenciar as zonas e troços de maior incidência de acidentes dentro e fora de localidades.	MININT	MINOTH, MINCOP, e GP's
	8. Actualizar a nomenclatura das estradas nacionais.	MINCOP	MINOTH e MATE
	9. Identificar e adoptar os melhores mecanismos para responsabilizar as entidades que danificam a via pública e seus equipamentos, quer por intervenções autorizadas e danos decorrentes de outras situações.	GP's	MINCOP/MININT
	10. Construir passagens superiores ou inferiores para peões, fundamentalmente nas zonas de grande travessia de pedes em virtude de atropelamentos e retenção de trânsito, tendo em atenção também a mobilidade dos deficientes físicos (rampas).	MINCOP	GP's
	11. Aplicar redes metálicas sobre os separadores centrais de vias, dentro das localidades, para impedir a travessia de peões em locais impróprios	GP's	PARCEIROS
	12. Requalificar as estradas que atravessam as zonas residenciais (vilas, bairros, povoações, etc.).	MINOTH/GP's	MINCOP

NAS INFRA-ESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIAS OE6: MELHORAR OS NÍVEIS DE SEGURANÇA DAS INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS DENTRO E FORA DAS LOCALIDADES			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÕES	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
	13. Efectuar periodicamente a contagem de tráfego nas vias de maior demanda	MINCOP	GP's
	14. Sinalizar as estradas com dispositivos de segurança para prevenção de acidentes nocturnos derivados da falta de iluminação.	MINCOP e GP's	GP's
	15. Priorizar o fornecimento de água as populações por via de ligações domiciliárias ou outras fontes junto das localidades (a serem identificadas) que para obtenção tem atravessam vias com elevado risco de atropelamento.	MINEA e PCs	CP's
Adoptar procedimentos mais eficientes na conservação e manutenção das vias.	1. Estabelecer um mecanismo de comunicação permanente entre a Polícia Nacional e as entidades responsáveis pela gestão das vias, tendo como finalidade o monitoramento da via, a identificação das irregularidades e permitir a sua rápida reparação.	GP's,	MINCOP e MININT
	2. Criar equipas ou contratar serviços de manutenção e conservação permanente de todas as vias de circulação.	MINCOP	MINFIN e GP's

OE7 HARMONIZAR O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE E TRANSITO NO ÂMBITO DO PROGRAMA TRIPARTIDO (COMESA, EAC E SADC ¹⁵). CONDUTORES SINTR — SISTEMA DE INFORMAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIO			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÃO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Implementação do Sistema de Informação Nacional dos Transportes Rodoviário (SINTR)	1. SINTR — sistema que permite a integração de todos os Departamentos Ministeriais envolventes nos seguintes serviços: Registo de Veículo; Emissão de licenças de veículos, actividades e de empresas; Licença de aprendizagem; Carta de condução; Carteira Profissional; Tráfego rodoviário; Báscula; Certificado de exportação, Taxas de circulação; Seguro de automóvel. Licenças temporárias.	MINTRANS, MININT	MINJUSDH, MINCOP
	2. Criar através do SINTR, a impressão de uma única Licença, agregando a Taxa de circulação, seguro de automóvel, Licenças temporárias.	MINTRANS, MININT	MINJUSDH, MINCOP

OE7 HARMONIZAR O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE E TRANSITO NO ÂMBITO DO PROGRAMA TRIPARTIDO (COMESA, EAC E SADC ¹⁵). CONDUTORES			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÃO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Reestruturar o processo de formação de condutores	1. Actualizar o Código de Estrada (DL- 05/08).	MININT, e MINTRANS	MINCOP, MINJUSDH
	2. Actualizar o Regulamento do Ensino da Condução e Habilitação Legal para Conduzir (DP - 203/16)	MININT, e MINTRANS	MINCOP, MINJUSDH
	3. Actualizar os regulamentos sobre a formação de motoristas de transporte de mercadorias perigosas, perecíveis e transportes públicos de passageiros	MININT, e MINTRANS	MAPTESS
	4. Harmonizar os conteúdos de ensino de condução a (COMESA, EAC e SADC).	MININT	MINTRANS
	5. Harmonizar o perfil dos instrutores e examinadores a (COMESA, EAC e SADC).	MININT	MINTRANS
Adequar o modelo da carta de condução aos padrões da região	1. Actualizar o Código de Estrada (DL- 05/08).	MININT	MINTRANS, MINCOP, MINJUSDH
	2. Actualizar o Decreto n.º 69/02, que aprova o modelo da carta de condução (alterar a posição da fotografia, alterar a data de validade e incorporar outras actualizações).	MININT	MINTRANS
	3. Reduzir o tempo de validade da carta de condução para os condutores profissionais.	MININT	MINTRANS
Institucionalizar a Carteira Profissional do Motorista (Transporte público de passageiros, pesados de mercadoria, mercadorias perigosas e perecíveis).	1. Regulamentar a actividade profissional do motorista.	MINTRANS, MAPTESS, e MINJUS	MININT, MINAMB, e MIREMPET
	2. Elaborar o modelo de carteira profissional.	MINTRANS MAPTESS	MININT
Criar uma base de dados Nacional integrada para o controlo de condutores.	Regulamentar a criação da Base de Dados Nacional Integrada para o controlo de condutores.	MINTRANS e MININT	MTTI e MINJUSDH

OE7 HARMONIZAR O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE E TRANSITO NO ÂMBITO DO PROGRAMA TRIPARTIDO (COMESA, EAC E SADC ¹⁶). CONDUTORES			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÃO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
OE7 HARMONIZAR O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE E TRANSITO NO ÂMBITO DO PROGRAMA TRIPARTIDO (COMESA, EAC E SADC). VEÍCULOS			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÃO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Criação de Centro de Inspeções de Veículos	1. Revisão da Legislação sobre as Inspeções Periódicas de Veículos em conformidade com a (COMESA, EAC e SADC).	MININT e MINTRANS	MINJUS e MIREX
	2. Implementação de Centros de Inspeções em todo o Território Nacional.	MININT e MINTRANS	MATRE
Criar uma base de dados Nacional integrada para o controlo de Veículos.	1. Regulamentar a criação da Base de Dados Nacional Integrada para o controlo de veículos	MINTRANS e MININT	MTTI e MINJUSDH
	2. Concepção e implementação da Base de Dados.	MININT e MINTRANS	MTTI

OE7 HARMONIZAR O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE E TRANSITO NO ÂMBITO DO PROGRAMA TRIPARTIDO (COMESA, EAC E SADC).
OPERADORES RODOVIÁRIOS

OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÃO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Estabelecer mecanismos para facilitar a livre circulação de Operadores Rodoviários	1. Ratificar o MCBRTA em relação a veículos, condutores, operadores	MIREX e MINTRANS	MININT e MINJUSDH
	2. Partilhar informações entre os Estados Membros relativamente a veículos, condutores, operadores, bem como as infracções cometidas entre outras	MININT e MIREX	MINJUSDH, MINTRANS e MINFIN
Criar uma Base de Dados Nacional integrada para os Operadores Rodoviários.	1. Regulamentar a criação da Base de Dados Nacional Integrada para os Operadores Rodoviários	MININT e MINTRANS	MTTI e MINJUSDH
	2. Concepção e implementação da Base de Dados.	MINTRANS e MININT	MTTI

OE7 HARMONIZAR O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE E TRANSITO NO ÂMBITO DO PROGRAMA TRIPARTIDO (COMESA, EAC E SADC).
IMPLEMENTAÇÃO DO MCBRTA¹⁶

OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÃO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Criar uma Comissão de Transportes Rodoviários para a Implementação do (T-CBRTC ¹⁷).	• Criar por Despacho a Comissão de Transportes Rodoviários Transfronteiriços (Comité Core) que visava criar as condições para a implementação do programa (TTTFP ¹⁸)	MINTRANS	MIRHX (membros do comité core)

OE7 HARMONIZAR O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE E TRANSITO NO ÂMBITO DO PROGRAMA TRIPARTIDO (COMESA, EAC E SADC).
SEGURO.

OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÃO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Criar o Gabinete Nacional Associado a Carta Amarela.	1. Actualizar o regulamento sobre o seguro de responsabilidade civil automóvel, sobre todos os aspectos relacionados a previsão e implementação do Certificado da Carta Amarela para os transportes rodoviários transfronteiriços prevendo todas as acções litigiosas e outras.	MINFIN	MINTRANS e MIREX
	2. Exarar um Despacho Conjunto que visa criar o Gabinete Nacional Associado a Carta Amarela.	MIRBX, MINTRANS e MINFIN	MININT
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÃO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Conceber e Implementar uma Rede Nacional de Pesagem	1. Criar uma Comissão Técnica Especializada para elaborar os termos da ratificação do VLMA.	MINCOP e MIREX	MINTRANS, MININT e MINFIN
	2. Actualizar o DP 185/13, criando um regulamento específico sobre pesos e dimensões máximas autorizadas para os Veículos.	MINTRANS e MINCOP	MININT
	3. Concepção e implementação do Sistema de Gestão de Balanças e Base de Dados	MINCOP, MTTI	MININT, MINTRANS e MINFIN
OE7 HARMONIZAR O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE E TRANSITO NO ÂMBITO DO PROGRAMA TRIPARTIDO (COMESA, EAC E SADC). TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS PERIGOSAS			
OBJECTIVO OPERACIONAL	ACÇÃO	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
Elaborar os procedimentos para a promulgação da lei Modelo adequada às normas nacionais.	Actualizar o regulamento sobre o Transporte Rodoviário de Mercadoria Perigosa em conformidade com as normas do Programa Tripartido.	MININT e MINTRANS	MINAMB e MIREMPET

OE7 HARMONIZAR O SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE E TRANSITO NO ÂMBITO DO PROGRAMA TRIPARTIDO (COMESA, EAC E SADC).
ACORDO DE GESTÃO DE CARGA DE VEÍCULOS (VLMA¹⁹)
ASSINATURA E RATIFICAÇÃO DO VLMA

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

¹⁶ MCBRTA - Acordo Multilateral de Transporte Rodoviário Transfronteiriço.

¹⁷ T-CBRTC - Comissão de Transporte Rodoviário Transfronteiriço Tripartida.

¹⁸ TTTFP - Programa Tripartido de Transporte e Facilitação de Trânsito.

¹⁹ VLM - Gestão de Carga de Veículo.

Decreto Presidencial n.º 170/19
de 21 de Maio

O Presidente da República decreta, nos termos da alínea g) do artigo 122.º e do n.º 3 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, conjugados com as alíneas b), c) e d) do ponto A do n.º 1 do artigo 3.º e do n.º 2 do artigo 4.º da Lei n.º 9/08, de 2 de Setembro, que regula os Postos e Distintivos da Polícia Nacional, ouvido o Conselho de Segurança Nacional, o seguinte:

São exonerados os Oficiais Comissários da Polícia Nacional abaixo indicados:

1. Comissário-Chefe António Baptista Vaz, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
2. Comissário-Chefe António Henriques Miguel da Silva, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
3. Comissário-Chefe António de Jesus Miranda Guedes, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
4. Comissário-Chefe António Martins de Sousa, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
5. Comissário-Chefe Manuel João Cale, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
6. Comissário-Chefe Noé António da Silva, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
7. Comissário-Chefe Rúben Sacayoya, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
8. Comissário-Chefe Tomé Lauriando Neto, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
9. Comissário-Chefe Víctor Inaculo, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
10. Comissário Adão Andrade Agostinho, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
11. Comissário Afonso Lemos, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
12. Comissário André Mamboma, do cargo de Director Provincial de Inspeção de Cabinda da Polícia Nacional;
13. Comissário António Alberto Alves da Silva, do cargo de 2.º Comandante da Província do Cunene da Polícia Nacional;
14. Comissário António Francisco da Conceição Gomes, do cargo de Director Nacional de Viação e Trânsito da Polícia Nacional;
15. Comissário Aristófares Cardoso Vila dos Santos, do cargo de Delegado Provincial do Ministério do Interior e Comandante Provincial da Lunda-Sul da Polícia Nacional;
16. Comissário Benjamim Quipungo Gunza, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
17. Comissário Cipriano Ferreira dos Santos, do cargo de Director Nacional de Comunicações e Informática da Polícia Nacional;
18. Comissário Daniel Simões Ladeira Garcia, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
19. Comissário Delfim Calulu Inácio, do cargo de 2.º Comandante da Polícia de Guarda Fronteiras da Polícia Nacional;
20. Comissário Diogo Evaristo Pascoal, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
21. Comissário Domingos da Silva, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
22. Comissário Domingos Miguel Adão Francisco, do cargo de 2.º Comandante da Província do Bengo da Polícia Nacional;
23. Comissário Elias Dumbo Livulo, do cargo de Delegado Provincial do Ministério do Interior e Comandante Provincial de Benguela da Polícia Nacional;
24. Comissário Emídio Albino Francisco Dias, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
25. Comissário Francisco António, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
26. Comissário Francisco Ferreira Paiva, do cargo de Delegado Provincial do Ministério do Interior e Comandante Provincial do Bengo da Polícia Nacional;
27. Comissário Gonçalves António Júnior, do cargo de Conselheiro do Comandante Geral da Polícia Nacional;
28. Comissário Joaquim Manuel, do cargo de 2.º Comandante da Província da Lunda-Sul da Polícia Nacional;
29. Comissário João José Gaspar da Silva, do cargo de 2.º Comandante da Província do Cuanza-Norte da Polícia Nacional;