

PLANO DE GESTÃO DE RISCO DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS

**GABINETE DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS E DA
AUTORIDADE PARA A METEOROLOGIA AERONÁUTICA**

VALIDAÇÃO

	NOME/CARGO	RÚBRICA/DATA
APROVADO POR:	MIGUEL SEQUEIRA / DIRETOR	09/07/2019

REGISTO DE EDIÇÕES/ALTERAÇÕES

EDIÇÃO	DATA	DESCRIÇÃO DAS ALTERAÇÕES
01	09/07/2019	N/A

Índice

1. Introdução	2
2. Caracterização do GAMA	2
2.1. Missão e Atribuições	2
2.2. Estrutura Orgânica	5
2.3. Recursos Humanos e Financeiros	6
3. Identificação dos riscos e medidas de prevenção	7
3.1. Conceito de Risco e Definição do Grau	7
3.2. Identificação dos Potenciais Riscos de Corrupção e Infrações Conexas	7
3.3. Gestão de Situações de Risco, intervenientes e Responsabilidades	8
3.4. Medidas de Prevenção e Correção	8
3.5. Acompanhamento, Monitorização e Revisão do Plano	9

Anexo: Plano de Gestão de Risco de Corrupção e Infrações Conexas (quadro conciso)

1. Introdução

O presente Plano de Gestão de Risco de Corrupção e Infrações Conexas identifica as potenciais situações de risco de corrupção e de infrações conexas e define medidas de prevenção associadas, em função da atividade desenvolvida por este Gabinete.

Este Plano visa dar cumprimento às diferentes recomendações elaboradas pelo Conselho de Prevenção da Corrupção, criado pela Lei n.º 54/2008, de 4 de Setembro, entidade administrativa independente, a funcionar junto do Tribunal de Contas.

Para a elaboração do presente Plano, foi adaptada a metodologia da Direção Geral de Política do Mar, entidade que, nos termos do Decreto-Lei n.º 236/2015 de 14 de outubro, presta o apoio logístico e administrativo indispensável ao funcionamento do GAMA.

2. Caracterização do GAMA

O Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA) foi criado através do Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro.

O GAMA é o órgão de investigação para efeitos do disposto no artigo 4.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, que transpõe a Diretiva n.º 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo.

O GAMA é também a autoridade supervisora nacional para efeitos do disposto no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, em matéria de meteorologia aeronáutica civil.

O GAMA é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, que funciona no âmbito do Ministério do Mar.

O GAMA tem jurisdição em todo o território nacional e no espaço aéreo e marítimo sujeito à soberania ou jurisdição do Estado Português e tem a sua sede em Lisboa.

2.1. Missão e Atribuições

Conforme estipulado no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro, o GAMA:

- Como autoridade supervisora nacional em matéria de meteorologia aeronáutica civil, tem por missão assegurar o cumprimento das obrigações decorrentes da regulamentação do céu único europeu, garantir o cumprimento das normas e recomendações que decorrem da ratificação da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e das normas e procedimentos emanados da Organização Meteorológica Mundial, no âmbito da meteorologia aeronáutica.
- Como órgão de investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, tem por missão investigar os acidentes e incidentes marítimos, com a maior eficácia e rapidez possível, visando identificar as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios e emitir recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima.

Na qualidade de órgão de investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, o GAMA prossegue as seguintes atribuições:

- Desenvolver, de modo autónomo e independente, as atividades de investigação técnica relativas a acidentes e incidentes marítimos, com vista a apurar as respetivas causas;
- Determinar, nos casos em que atue como Estado-Membro investigador principal, em colaboração com os órgãos congéneres de investigação dos outros Estados legitimamente interessados, o âmbito da investigação e os aspetos práticos da sua realização;
- Respeitar a metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos, aprovada pelo Regulamento (UE) n.º 1286/2011, da Comissão, de 9 de dezembro de 2011;
- Assegurar que a investigação técnica é iniciada logo após a verificação do acidente ou incidente marítimo, ou, não sendo possível, no prazo de dois meses após a ocorrência do mesmo;
- Assegurar a elaboração dos relatórios das investigações, em conformidade com o disposto no artigo 11.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, e promover a sua divulgação, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao setor marítimo, no prazo de 12 meses após a data do acidente;
- Cooperar nas investigações técnicas conduzidas pelos órgãos de investigação de outros Estados-Membros da União Europeia ou delegar, por mútuo acordo, nesses órgãos de investigação a condução das investigações técnicas, nos termos previstos nos artigos 10.º, 15.º e 16.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio;
- Receber e tratar todos os dados comunicados pela Autoridade Marítima Nacional relativos à ocorrência de acidentes ou incidentes marítimos;
- Comunicar à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos e à Direção-Geral da Autoridade Marítima a ocorrência de acidentes ou incidentes marítimos;
- Participar nas atividades desenvolvidas ao nível de organizações internacionais ou europeias no domínio da investigação e prevenção de acidentes marítimos, comunicando rapidamente à Comissão Europeia a necessidade de emissão de um alerta precoce, sempre que, em qualquer fase da investigação técnica, considere necessária uma intervenção urgente ao nível da União Europeia, para prevenir o risco de novos acidentes;
- Notificar a Comissão Europeia, através da plataforma europeia de informações sobre acidentes marítimos (EMCIP), dos acidentes e incidentes marítimos que envolvam um navio que arvora a bandeira nacional, independentemente do local onde ocorre o acidente ou incidente, bem como dos acidentes e incidentes marítimos que ocorram no mar territorial do Estado português ou nas suas águas interiores, qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos nos mesmos, e ainda dos acidentes e incidentes marítimos que impliquem outros interesses legítimos do Estado português, usando, para o efeito, o modelo previsto no anexo I à Lei n.º 18/2012, de 7 de maio;
- Notificar a Comissão Europeia, através da EMCIP, dos motivos da decisão de não realização de uma investigação técnica;
- Fornecer à Comissão Europeia os dados resultantes das investigações técnicas, segundo o modelo da EMCIP;
- Fornecer à Organização Marítima Internacional as informações pertinentes sobre os resultados das investigações técnicas efetuadas;

- Acordar com os restantes Estados-Membros da União Europeia, no âmbito do quadro permanente de cooperação, as melhores formas de colaboração, a fim de:
 - Permitir que os órgãos de investigação partilhem instalações, meios e equipamentos, para efeitos da perícia dos destroços e do equipamento do navio e de outros objetos de interesse para a investigação técnica, incluindo a extração e análise dos dados dos aparelhos de registo dos dados de viagem (VDR) e de outros dispositivos eletrónicos;
 - Prestar a assistência mútua técnica ou pericial necessária à execução de tarefas específicas;
 - Obter e partilhar informações relevantes para a análise dos dados relativos aos acidentes e à formulação de recomendações de segurança adequadas ao nível da União Europeia;
 - Definir princípios comuns para o seguimento a dar às recomendações de segurança e para a adaptação dos métodos de investigação ao progresso técnico e científico;
 - Gerir adequadamente os alertas precoces previstos no artigo 13.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio;
 - Estabelecer regras de confidencialidade para o intercâmbio dos depoimentos de testemunhas e do tratamento de dados e de outros elementos previstos no artigo 18.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, inclusive nas relações com países terceiros;
 - Organizar ações de formação relevantes para os investigadores;
 - Promover a cooperação com os órgãos de investigação de países terceiros e com as organizações internacionais de investigação de acidentes marítimos, nos domínios abrangidos pela Lei n.º 18/2012, de 7 de maio;
 - Prestar todas as informações pertinentes aos órgãos de investigação técnica.

Na qualidade de autoridade supervisora nacional em matéria de meteorologia aeronáutica civil, o GAMA prossegue as seguintes atribuições:

- Contribuir para a segurança, regularidade e eficiência da aviação civil, supervisionando e inspecionando as organizações, as atividades, os equipamentos e as instalações do setor da meteorologia aeronáutica civil, assegurando o cumprimento das normas internacionais e europeias aplicáveis;
- Certificar os procedimentos, as organizações, os serviços, as infraestruturas, os equipamentos, os sistemas e demais meios afetos à prestação de serviços de meteorologia à aviação civil e as condições de prestação de serviços de meteorologia aeronáutica civil;
- Instaurar e instruir os processos de contraordenação resultantes da violação das disposições legais e regulamentares em matéria de meteorologia aeronáutica civil, bem como aplicar as respetivas sanções;
- Cooperar com as demais entidades públicas em matéria de meteorologia aeronáutica, produzindo e prestando informação ao Governo e ao público na área da meteorologia aeronáutica civil;
- Assegurar a representação técnica do Estado português nos organismos europeus e internacionais na área da meteorologia aeronáutica civil;
- Elaborar o relatório anual de supervisão da segurança operacional, na área da meteorologia aeronáutica civil, incluído no relatório anual do Estado enviado à

Comissão Europeia, conforme previsto no artigo 15.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011;

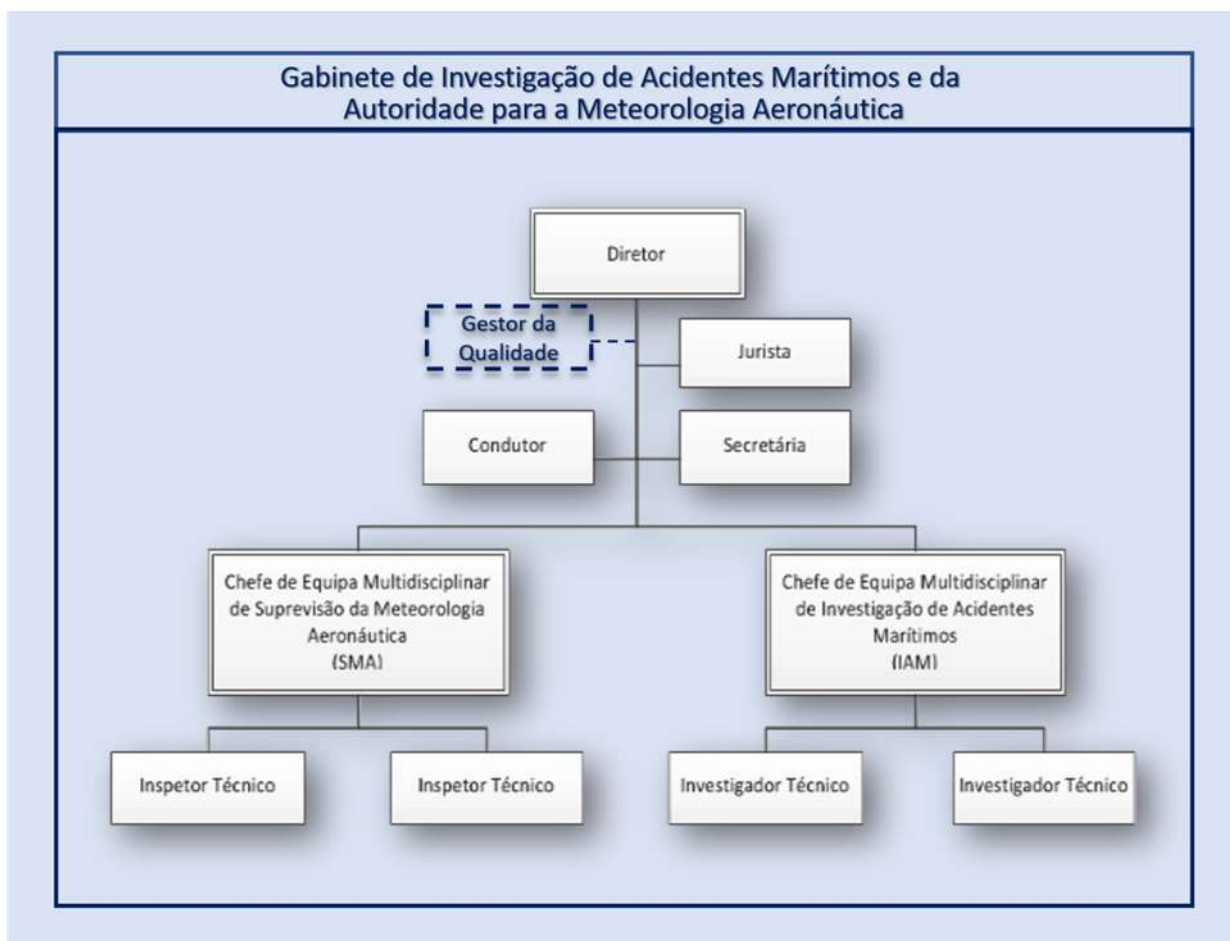
- Comunicar à Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) as ocorrências que possam determinar a suspensão ou o cancelamento das autorizações e certificações concedidas, nos termos previstos nos regimes aplicáveis, bem como a cessação de atividades ou o encerramento de instalações, até que deixe de se verificar a situação de incumprimento que motivou tal cessação ou encerramento.

2.2. Estrutura Orgânica

O GAMA dispõe de um modelo estrutural misto, sendo as funções de supervisão, na área da meteorologia aeronáutica civil, e de investigação, na área dos acidentes no setor do transporte marítimo, exercidas através de uma estrutura matricial.

O diretor do GAMA pode constituir até duas equipas multidisciplinares, designando o responsável pela inspeção técnica, bem como o responsável pela investigação técnica.

Os chefes das equipas multidisciplinares são equiparados a cargos de direção intermédia de 2.º grau.



2.3. Recursos Humanos e Financeiros

O mapa de pessoal do GAMA aprovado para 2019, contempla 10 postos de trabalho, conforme se apresenta no quadro seguinte:

Unidades Orgânicas	Carreira/Categorias					
	Dirigentes	Técnico Superior	Observador Meteorológico	Assistente Técnico	Assistente Operacional	Total Geral
Direção	1			1	1	3
Equipa da inspeção técnica	1	2	1			4
Equipa da investigação o técnica	1	2				3
TOTAL	3	4	1	1	1	10

Para o ano de 2019, o orçamento previsto para o GAMA, ascende a 440.589,00 €.

Neste valor estão incluídos € 175.000 que o IPMA transferirá para o GAMA referente às verbas das taxas de rota, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 220/97, de 20 de agosto, diploma que estabelece o regime de pagamento dos custos dos serviços prestados pelo Instituto de Meteorologia à navegação aérea.

Nestes valores não estão contempladas as cativações que venham a ser estabelecidas nas disposições necessárias à execução do Orçamento do Estado para 2019.

Orçamento GAMA -2019	440.589,00 €
Despesas c/Pessoal	389.143,00 €
Aquisições de Bens e Serviços	45.646,00 €
Outras despesas correntes	5.800,00 €

3. Identificação dos riscos e medidas de prevenção

3.1. Conceito de Risco e Definição do Grau

“O risco pode ser definido como a combinação da probabilidade de um acontecimento e das suas consequências”.

O risco de corrupção e infrações conexas é graduado em função de duas variáveis, a probabilidade de ocorrência das situações que comportam o risco e a gravidade das consequências das infrações que pode suscitar, estabelecendo-se as seguintes classificações:

	Baixa (1)	Média (2)	Elevada (3)
Probabilidade de Ocorrência (PO)	<i>Possibilidade de ocorrência mas com hipóteses de mitigar o evento com o controlo existente para o tratar.</i>	<i>Possibilidade de ocorrência mas com hipóteses de mitigar o evento através de decisões e ações Adicionais.</i>	<i>Forte possibilidade de ocorrência e escassez de hipóteses de mitigar o evento mesmo com decisões e ações adicionais essenciais.</i>

	Baixa (1)	Média (2)	Elevada (3)
Gravidade da consequência (GC)	<i>Dano na otimização do desempenho organizacional, exigindo nova calendarização das atividades/projectos.</i>	<i>Perda na gestão das operações, requerendo a redistribuição de recursos em tempo e em custos.</i>	<i>Prejuízo na imagem e reputação de integridade institucional, bem como na eficácia e desempenho da sua missão.</i>

GRAU DE RISCO (GR)		Probabilidade de Ocorrência		
		1	2	3
Gravidade da consequência	1	Fraco (1)	Fraco (1)	Moderado (2)
	2	Fraco (1)	Moderado (2)	Elevado (3)
	3	Moderado (2)	Elevado (3)	Elevado (3)

3.2. Identificação dos Potenciais Riscos de Corrupção e Infrações Conexas

Os riscos de Corrupção e Infrações Conexas devem ser identificados de forma sistemática, de modo a garantir que todas as atividades significativas dentro do GAMA foram avaliadas e todos os riscos delas decorrentes graduados.

Tendo por base estes princípios, e tendo em consideração que o apoio logístico e administrativo indispensável ao funcionamento do GAMA é prestado pela Direção Geral de

Política do Mar, nos termos do Decreto-Lei n.º 236/2015 de 14 de outubro, a identificação dos Potenciais Riscos de Corrupção e Infrações Conexas incide nas seguintes áreas operacionais:

- Investigação de Acidentes Marítimos
 - Notificação de ocorrências (acidentes e incidentes marítimos), classificação de ocorrências e decisão de investigar;
 - Processo de investigação e qualidade/rigor dos relatórios técnicos e recomendações de segurança;
 - Publicação/divulgação de relatórios técnicos.
- Supervisão da Meteorologia Aeronáutica
 - Certificação do prestador de serviços à meteorologia aérea (METP);
 - Supervisão do prestador de serviços de serviços à meteorologia aérea (METP);
 - Emissão de pareceres técnicos.

3.3. Gestão de Situações de Risco, intervenientes e responsabilidades

A deteção atempada de situações de corrupção e infrações Conexas é um fator essencial à gestão de tais riscos. Esta tarefa compete a todos os trabalhadores, seja qual for o nível em que se situem na estrutura hierárquica do GAMA.

Constatada e identificada a situação de risco, o trabalhador deve reportar ao nível hierárquico imediatamente superior a descrição do risco, a estimativa da probabilidade de ocorrência e as possíveis consequências que lhe estarão associadas.

Gestão de Riscos	
Intervenientes	Responsabilidade
Director	É o gestor do Plano; Estabelece a arquitectura e os critérios da gestão de risco, assegurando a sua revisão, sempre que tal se afigure necessário; Face aos riscos identificados ou situações detetadas, toma as necessárias medidas, de acordo com as competências que lhe estão legalmente cometidas.
Chefes das Equipas Multidisciplinares (IAM e SMA)	São os responsáveis pela organização, aplicação e acompanhamento do Plano na área funcional que chefiar; Identificam, recolhem e comunicam ao Director qualquer ocorrência ou potencial de risco com provável gravidade; Responsabilizam-se pela eficácia das medidas de prevenção do risco na sua esfera de actuação, no âmbito das funções que desempenham.

3.4. Medidas de Prevenção e Correção

As medidas de prevenção adotadas, atendendo ao grau de risco das situações identificadas como potenciais, pretendem evitar a sua ocorrência através da prevenção e/ou eliminação

da sua causa, procurando mitigar a suscetibilidade do seu acontecimento ou do seu impacto negativo.

Estas medidas estão todas estabelecidas nos seguintes instrumentos de gestão aprovados e publicados na página eletrónica do GAMA, bem como divulgado junto de todos os trabalhadores:

- Código de conduta do GAMA;
- Manual de Gestão do GAMA;
- Manual de Funções do GAMA;
- Procedimentos operacionais.

No que respeita à definição e implementação de eventuais medidas de correção, não existem à data situações que careçam de outras medidas além das de carácter preventivo adotadas.

3.5. Acompanhamento, Monitorização e Revisão do Plano

O acompanhamento, monitorização e revisão do Plano é da responsabilidade do Diretor, após a obtenção de contributos dos chefes das equipas multidisciplinares.

Anualmente é também da responsabilidade do Diretor elaborar um relatório de execução que contemple nomeadamente:

- Situações verificadas e medidas corretivas adotadas;
- Referência à revisão anual dos instrumentos de gestão onde estão estabelecidas as medidas preventivas adotadas;
- Reavaliação da graduação dos riscos identificados;
- Novos riscos identificados, respetiva graduação e medidas preventivas a incluir na próxima revisão do Plano.

Plano de Gestão de Risco de Corrupção e Infrações Conexas (quadro conciso)

Área	Risco	PO	GC	GR	Medidas Prevenção	Responsáveis
Investigação de acidentes marítimos	Falhas na notificação de ocorrências (acidentes e incidentes marítimos), classificação de ocorrências e decisão de investigar.	2	1	1	PROCEDIMENTO - IAM.01 – NOTIFICAÇÃO PROCEDIMENTO - IAM.02 – CONSELHO DE INVESTIGADORES Codigo de conduta do GAMA Manual de Gestão do GAMA	Diretor IAM
	Falhas no processo de investigação, na qualidade/rigor dos relatórios técnicos e emissão de recomendações de segurança.	1	3	2	PROCEDIMENTO - IAM.02 – CONSELHO DE INVESTIGADORES PROCEDIMENTO - IAM.03 – INVESTIGAÇÃO PROCEDIMENTO - IAM.04 – INVESTIGADORES Código de conduta do GAMA Manual de Gestão do GAMA	Diretor IAM
	Falhas na publicação/divulgação de relatórios técnicos.	1	2	1	PROCEDIMENTO - IAM.02 – CONSELHO DE INVESTIGADORES PROCEDIMENTO - IAM.05 – PUBLICAÇÕES Código de conduta do GAMA Manual de Gestão do GAMA	Diretor IAM
Supervisão da Meteorologia Aeronautica	Falhas na certificação do prestador de serviços de serviços à meteorologia a (METP).	1	3	2	PROCEDIMENTO - AMA.04 – CERTIFICAÇÃO DE UM PRESTADOR DE SERVIÇOS METEOROLÓGICOS À NAVEGAÇÃO AÉREA (METP) Código de conduta do GAMA Manual de Gestão do GAMA	Diretor SMA
	Falhas na supervisão do prestador de serviços de serviços à meteorologia aérea (METP).	2	2	2	PROCEDIMENTO - AMA.01 – SUPERVISÃO DO PRESTADOR DE SERVIÇOS METEOROLÓGICOS À NAVEGAÇÃO AÉREA (METP) PROCEDIMENTO - AMA.06 – NOTIFICAÇÃO E SUPERVISÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL DAS ALTERAÇÕES AOS SISTEMAS FUNCIONAIS DO PRESTADOR DE SERVIÇOS METEOROLÓGICOS (METP) Código de conduta do GAMA Manual de Gestão do GAMA	Diretor SMA
	Falhas na emissão de pareceres técnicos.	1	2	1	PROCEDIMENTO - AMA.03 – EMISSÃO DE PARECERES TÉCNICOS PROCEDIMENTO - AMA.05 – EMISSÃO DE PARECER TÉCNICO VINCULATIVO PARA A CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS Código de conduta do GAMA; Manual de Gestão do GAMA;	Diretor SMA

Probabilidade de Ocorrência (PO)

1 – Baixo
2- Médio
3 - Alto

Gravidade da Consequência (GC)

1 – Baixo
2- Médio
3 - Alto

Gradação do Risco (GR)

1 - Fraco
2 - Moderado
3 - Elevado