

GABINETE DE PREVENÇÃO E DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS

PLANO DE ATIVIDADES PARA 2015

ÍNDICE

I – NOTA INTRODUTÓRIA.....	- 3 -
II – CARACTERIZAÇÃO.....	- 5 -
1 ENQUADRAMENTO	- 5 -
2 MISSÃO	- 6 -
3 VISÃO	- 6 -
4 VALORES.....	- 6 -
5 ESTRUTURA ORGÂNICA E COMPETÊNCIAS	- 7 -
6 AMBIENTE EXTERNO E INTERNO	- 11 -
III – ESTRATÉGIA	- 12 -
1 FORMULAÇÃO.....	- 12 -
2 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS.....	- 15 -
IV – ATIVIDADES	- 16 -
V – RECURSOS	- 18 -
1 HUMANOS.....	- 18 -
2 FINANCEIROS	- 20 -

I – NOTA INTRODUTÓRIA

O Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos foi criado a 10 de julho de 2012, com a entrada em vigor do Decreto-Lei nº140/2012, na sequência de imperativos comunitários no âmbito da investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos. Nomeadamente, da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, que transpõem para o quadro jurídico nacional a Diretiva n.º 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que obriga cada Estado-Membro a estar dotado de um organismo independente, em permanência, para realizar esta tarefa.

A terminar o seu segundo ano completo de existência, num período que foi, todo ele de contenção orçamental e de algumas carências internas, nomeadamente graves em termos de pessoal – quer em resultado de dificuldades de contratação quer, especialmente, por ter um mapa de pessoal demasiado pequeno para a tarefa que lhe está atribuída -, o GPIAM conseguiu ainda assim cumprir com os objetivos a que se propôs e as obrigações legais a que está sujeito, nomeadamente as internacionais. Internamente estamos a terminar a definição dos processos de trabalho com vista a uma futura certificação na norma ISO 9001, a consolidar competências e conhecimento na área da investigação de acidentes e incidentes marítimos e ainda a equiparmo-nos com algumas ferramentas e instrumentos indispensáveis à nossa tarefa.

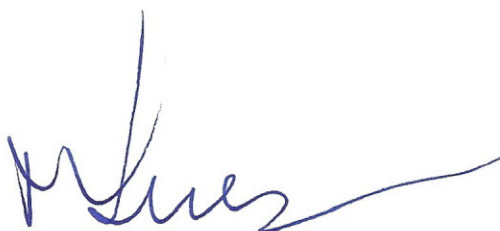
Para 2015 percebemos como prioritário:

- (1) a necessidade contínua de nos tornarmos excelentes no desempenho da nossa tarefa, também pela circunstância de termos de nos comparar continuamente com gabinetes de investigação de acidentes e incidentes marítimos de outros países;
- (2) de tornarmos ainda mais eficiente o nosso processo de trabalho, nomeadamente como forma de contrabalançar as restrições orçamentais, que se mantêm, e o reduzido número de lugares no mapa de pessoal deste Gabinete;
- (3) a aposta na divulgação dos resultados do nosso trabalho como forma de contribuir para o aumento da segurança marítima nas nossas águas, dos nossos navios e embarcações e da melhoria das condições ambientais no nosso espaço marítimo.

Por outro lado, o Decreto-Lei n.º 145/2007 de 27 de abril, tendo designado o Instituto Nacional de Aviação Civil, INAC, I.P., como a Autoridade Supervisora Nacional nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004 (o regulamento que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu), não lhe atribuiu, no entanto, esta competência em matéria relativa à meteorologia para navegação aérea, competência que, nos termos do referido regulamento, está por atribuir desde essa data. No sentido de colmatar esta lacuna, o Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro, determinou a reestruturação do GPIAM, que assumirá então também nas suas funções, as de autoridade nacional no domínio da meteorologia aeronáutica, passando a designar-se por Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA).

Apresentado que está, a proposta de texto de Decreto-Lei que dará forma a esta reestruturação do GPIAM e antecipando a sua aprovação, é nossa obrigação, julgo, dar também prioridade em 2015 à criação de todas as condições internas possíveis, para que logo que a Lei o determine, a entrada em funcionamento desta nova Autoridade se faça no mais curto espaço de tempo possível.

O presente Plano de Atividades estabelece então, para o terceiro ano de existência deste Gabinete, os objetivos e as linhas de ação prioritárias que irão permitir o desenvolvimento das competências, o estabelecimento dos métodos e o conseguir dos meios, necessários ao melhor cumprimento da nossa Missão, acrescida das responsabilidades resultantes da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica a que o GPIAM, e atendendo aos prazos internacionais impostos, terá de corresponder num espaço de tempo muito curto.



Fernando Jorge L C de Matos Alves
Diretor

II – CARACTERIZAÇÃO

O GPIAM é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa.

1 ENQUADRAMENTO

A investigação técnica de acidentes marítimos em Portugal foi competência da Direção de Serviços de Segurança Marítima do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM, I.P.), à qual competia promover as ações de investigação técnica dos acidentes marítimos que ocorressem nos navios ou por eles provocados, sem prejuízo das competências de outras entidades.

A necessidade da criação deste Gabinete decorre de imperativos comunitários no âmbito da investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos. Em Portugal, esta matéria está regulamentada através da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, que transpõe para o quadro jurídico nacional a Diretiva n.º 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que obriga cada Estado-Membro a estar dotado em permanência de um organismo independente para realizar esta tarefa e também a respeitar a metodologia comum europeia de investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos, aprovada pelo Regulamento (UE) n.º 1286/2011, da Comissão, de 9 de dezembro de 2011.

Por sua vez, o Decreto-Lei n.º 140/2012, de 10 de julho, que estabeleceu a natureza, missão e atribuições do GPIAM, refere que a investigação levada a cabo pelo GPIAM visa identificar as causas dos acidentes e criar mecanismos futuros de prevenção e de redução da sinistralidade marítima.

Como referido, na sequência da alteração à Lei Orgânica do XIX Governo Constitucional, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 119/2013, de 21 de agosto, a lei orgânica do Ministério da Agricultura e do Mar (MAM), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro, determina a reestruturação do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM), que passa a designar-se Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA).

Por força do artigo 24º do Decreto-lei nº 18/2014, de 4 de fevereiro, as atribuições do Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P. (IPMA, I.P.) no âmbito das funções de autoridade nacional no domínio da meteorologia aeronáutica, serão integradas no GAMA.

2 MISSÃO

O GPIAM, tal como o futuro GAMA, é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, cuja missão está definida no número 1, do artigo 1º, do Decreto-Lei nº 140/2012 de 10 de julho.

Investigar os acidentes e incidentes marítimos, com a maior eficácia e rapidez possível, visando identificar as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima e assegurar a participação em comissões, organismos ou atividades, nacionais ou estrangeiras

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei que reestruturará as suas competências e criará o GAMA, a missão do novo Gabinete, conforme o texto proposto, passará a ser:

- a) Exercer as funções de autoridade nacional no domínio da meteorologia aeronáutica, designadamente assegurando o cumprimento das obrigações decorrentes da regulamentação do Céu Único Europeu, garantindo 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
- b) Investigar os acidentes e incidentes marítimos, com a maior eficácia e rapidez possível, visando identificar as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima e assegurar a participação em comissões, organismos ou atividades, nacionais ou estrangeiras

3 VISÃO

Mais segurança no mar, com vista ao desenvolvimento das atividades económicas e à preservação do meio marinho, e no espaço aéreo nacional com a manutenção de elevados padrões de qualidade na informação meteorológica.

4 VALORES

Na prossecução da sua missão, o GPIAM pauta a sua ação pelos valores abaixo que balizam as práticas e os comportamentos dos seus colaboradores:

- ❖ Independência
- ❖ Isenção
- ❖ Excelência
- ❖ Rigor
- ❖ Responsabilidade



**GOVERNO DE
PORTUGAL**

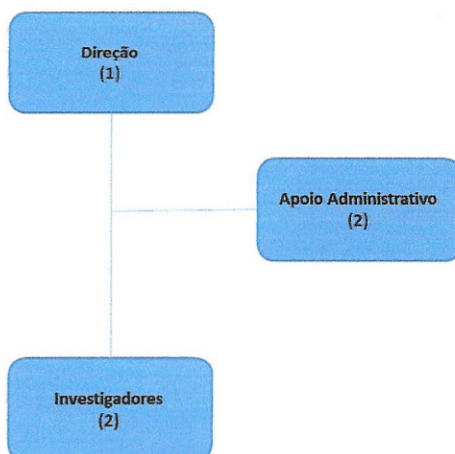
MINISTÉRIO DA AGRICULTURA
E DO MAR

5 ESTRUTURA ORGÂNICA E COMPETÊNCIAS

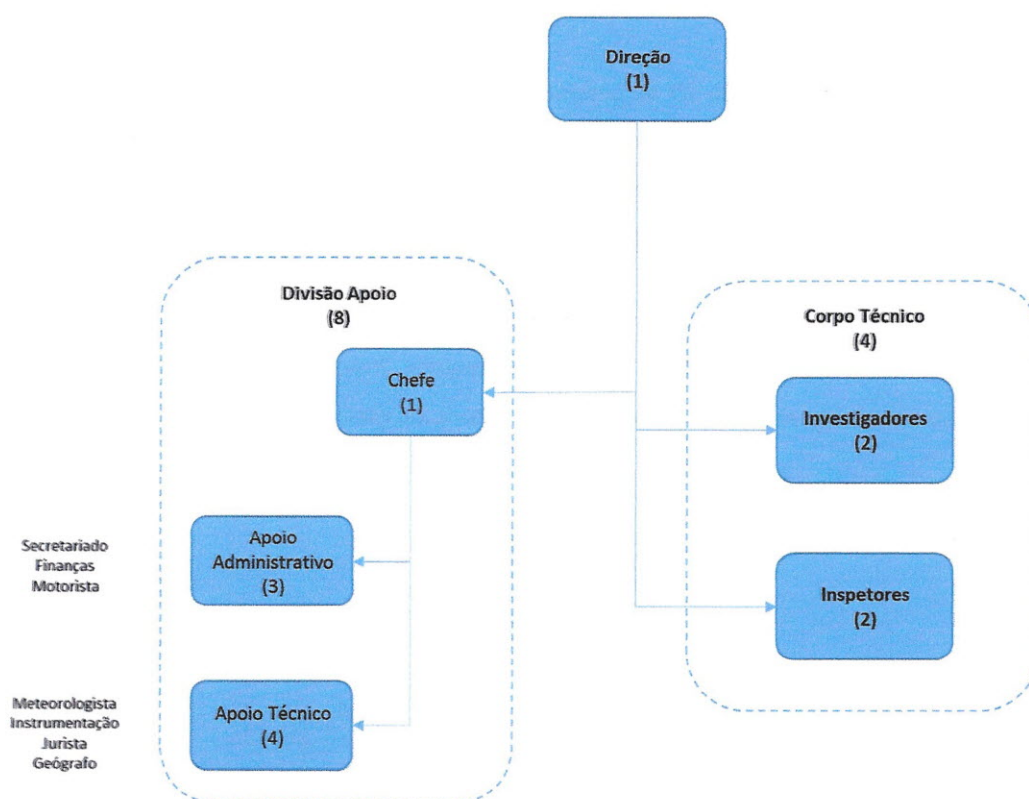
O GPIAM, e tal como o que é proposto para o futuro GAMA, é dirigido por um diretor, cargo de direção intermédia de primeiro grau, sendo-lhe, no entanto, aplicável o disposto nos artigos 18.º a 19.º-A, 25.º e 26.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, alterada pelas Leis n.ºs 51/2005, de 30 de agosto, e 64/2011, de 22 de dezembro. De acordo com o mesmo diploma, são também atribuídas ao diretor do GPIAM as competências de dirigente superior de 1º grau previstas no artigo 7.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, alterada pelas Leis n.ºs 51/2005 e 64/2011, respetivamente de 30 de agosto e de 22 de dezembro.

O Despacho n.º 12848/2012, de 25 de setembro, por sua vez, define que o seu corpo técnico é constituído por 2 investigadores, contando o GPIAM também com um Núcleo de Apoio, constituído por um assistente técnico e um assistente operacional. O mapa de Pessoal do GPIAM, num total de 5 colaboradores, após alguns atrasos e dificuldades, encontra-se atualmente preenchido na totalidade.

O apoio administrativo indispensável ao funcionamento do GPIAM é prestado, de acordo com o Decreto-Lei n.º 140/2012, de 10 de julho, pelo Gabinete de Planeamento, Políticas e Administração Geral (GPPAG), entidade que sucedeu à Secretaria-Geral do ex Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território.



O Decreto-Lei nº18/2014, de 4 de fevereiro, vem perspetivar a necessidade de um aumento do mapa de pessoal do GPIAM em resultado do acréscimo de funções que lhe vão passar a estar atribuídas, atendendo à missão do futuro GAMA. Assim, a estrutura proposta incluirá, para além do diretor, um corpo técnico com 4 colaboradores e um núcleo de apoio com 8, estruturado numa Divisão Um total de 15 lugares no mapa, 13 dos quais a preencher. Manter-se-á, de acordo com o texto proposto, o apoio administrativo ao novo gabinete pelo GPPAG.



Nos termos do Decreto-Lei nº 140/2012, de 10 de julho, compete ao GPIAM:

- ❖ Desenvolver as atividades de investigação técnica relativas a acidentes e incidentes marítimos, com vista a apurar as respetivas causas;
- ❖ No caso de acidentes marítimos do tipo “grave”, proceder a uma avaliação prévia para determinar se uma investigação técnica deve ser efetuada;
- ❖ Nos casos em que atue como Estado membro investigador principal, determinar, em colaboração com os órgãos congéneres de investigação dos outros Estados legitimamente interessados, o âmbito da investigação e os aspetos práticos da sua realização, com vista à consecução dos objetivos previstos no presente decreto-lei;
- ❖ Respeitar a metodologia comum europeia de investigação técnica 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, atempada e rigorosa, dos relatórios das investigações, em conformidade com o 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 no prazo de 12 meses após a data do acidente;
- ❖ Divulgar todas as causas do acidente ou incidente marítimo na medida em que os resultados podem permitir a identificação de faltas ou a atribuição de responsabilidade;
- ❖ 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 10º, 15º e 16º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio;
- ❖ Proceder à recolha e análise de dados relativos à segurança marítima;
- ❖ Participar nas atividades desenvolvidas a nível de organizações internacionais ou europeias no domínio da investigação e prevenção de acidentes marítimos;
- ❖ Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes marítimos;
- ❖ Preparar, organizar e divulgar estatísticas dos acidentes e incidentes marítimos;
- ❖ Informar rapidamente a Comissão Europeia da 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;
- ❖ Registar e notificar a Comissão Europeia, através da plataforma europeia de informações sobre acidentes marítimos (EMCIP), dos motivos da decisão de não realização de uma investigação técnica;
- ❖ Notificar a Comissão Europeia dos acidentes e incidentes marítimos, através da EMCIP, que envolvam um navio que arvora a bandeira nacional, independentemente do local onde ocorre o acidente ou incidente, 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.
- ❖ Fornecer à Comissão Europeia os dados resultantes das investigações técnicas segundo o modelo da EMCIP;
- ❖ Fornecer à Organização Marítima Internacional (OMI) as informações pertinentes sobre os resultados das investigações técnicas efetuadas;
- ❖ Acordar com os restantes Estados membros, 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 equipamento, para a 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 referidos 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 referidos no artigo 18.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, inclusive nas relações com países terceiros;
- Organizar, se adequado, 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.

Às competências acima, referentes à investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos, vêm agora juntar-se as do domínio da meteorologia aeronáutica. Assim, o futuro GAMA, de acordo com o texto proposto, prosseguirá ainda as seguintes atribuições:

- ❖ Contribuir para a segurança, regularidade e eficiência da aviação civil, regulamentando, supervisionando e inspecionando as organizações, as atividades, os equipamentos e as instalações do sector da meteorologia aeronáutica;
- ❖ Apoiar na definição das linhas estratégicas e de políticas gerais e sectoriais para a meteorologia aeronáutica, elaborando projetos de legislação, e colaborando na preparação de diplomas legais e regulamentares, nacionais e comunitários;
- ❖ Verificar o cumprimento das normas e práticas recomendadas definidas internacionalmente para a meteorologia aeronáutica, elaborar regulamentos de execução, supervisionar e inspecionar as atividades dos prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica de acordo com o Regulamento de Execução (EU) n.º 1034/2011 da Comissão, de 17 de outubro, e de formação de recursos humanos nesta área;
- ❖ 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, aqui se incluindo os prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica, os formadores de pessoal de meteorologia aeronáutica, os equipamentos de observação, os cursos de formação de pessoal em meteorologia aeronáutica e as condições de prestação de serviços de meteorologia aeronáutica;
- ❖ Instaurar e instruir os processos de contraordenação resultantes da violação das disposições legais e regulamentares previstos na lei em matéria de meteorologia aeronáutica, bem como aplicar as respetivas sanções;
- ❖ Cooperar com as demais entidades públicas em matéria de meteorologia aeronáutica;
- ❖ Promover estudos técnicos sobre as atividades e funções públicas relativas à meteorologia aeronáutica;
- ❖ Produzir e prestar informação ao Governo e ao público na área da meteorologia aeronáutica;
- ❖ Assegurar a representação técnica do Estado Português nos organismos comunitários e internacionais na área da meteorologia aeronáutica.
- ❖ Elaborar o relatório anual de supervisão da segurança operacional, incluído no relatório anual do Estado enviado à Comissão Europeia, conforme o disposto no artigo 15.º do Regulamento de Execução (EU) n.º 1034/2011 da Comissão, de 17 de outubro.

6 AMBIENTE EXTERNO E INTERNO

Criadas, que estão atualmente, ao nível da União Europeia, as estruturas capazes de proceder, de modo independente, à investigação de acidentes e incidentes marítimos, passou-se no espaço europeu a uma nova fase neste domínio com o aumento da exigência da *European Maritime Safety Agency* (EMSA) no sentido da obtenção de melhores resultados das investigações técnicas, que o GPIAM naturalmente terá de saber corresponder, a que acresce o previsível aumento da obrigatoriedade da investigação técnica de determinados acidentes marítimos, até agora opcionais. A EMSA está também a incrementar as inspeções que realiza aos vários países no sentido de verificar a qualidade das investigações aí efetuadas, estando planeada para 2015 uma inspeção ao gabinete português. Paralelamente, a recente reestruturação da IMO (*International Maritime Organization*), veio dar uma importância maior à recolha, análise e divulgação dos resultados das investigações técnicas a nível mundial, esforço em que o GPIAM participa também através do comité “iii” desta organização.

Em termos nacionais, é importante realçar que, os 26 meses de existência do GPIAM permitiram, pela primeira vez, caracterizar o panorama nacional no que a acidentes e incidentes marítimos diz respeito que, em 2013 e nos primeiros 8 meses de 2014 aconteceram a uma média de 1 a cada 2 dias. De realçar também neste aspeto que, em 2013, Portugal registou 1.69% de todos os acidentes e incidentes marítimos do espaço EU+EEA, mas simultaneamente ocorreram no nosso país 8,57% dos acidentes marítimos classificados como “muito grave” e 8,0% das vítimas mortais, resultados que nos permitem concluir do muito trabalho que, todos, temos ainda pela frente no sentido da melhoria da segurança marítima nacional e do esforço que, nomeadamente as entidades públicas devem fazer para contribuir para esse objetivo.

A criação do Céu Único no espaço europeu, virá trazer também novas obrigações ao GPIAM decorrentes da obrigação de, em território nacional, impor e fiscalizar o cumprimento de regras aos prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica. Estas obrigações trazem também novos parceiros nacionais e internacionais - a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA), no espaço europeu, e a nível mundial, a *International Civil Aviation Organization* (ICAO) e a *World Meteorological Organization* (WMO).

Para 2015, o GPIAM (previsivelmente, GAMA), continuará, como até hoje, num esforço contínuo de reestruturação, que já foi o de implementar no país uma entidade independente para investigar, de acordo com regras internacionais, acidentes e incidentes marítimos – esforço de reestruturação esse que ainda não está totalmente terminado -, e que passará a ser o de, mais uma vez em resposta a um requisito internacional, o de implementar no país a Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica.

Paralelamente, continuam para o próximo ano também os fortes constrangimentos em termos orçamentais e, aspeto muito crítico para um organismo com as características do GPIAM (pequena dimensão e uma tarefa altamente técnica e específica) as dificuldades relacionadas com as fortes limitações à contratação de recursos humanos, quer em quantidade quer, especialmente, em qualidade.

III – ESTRATÉGIA

1 FORMULAÇÃO

No cumprimento das suas atribuições o GPIAM assume um relacionamento privilegiado com todas as entidades, públicas e privadas, com responsabilidades na área segurança marítima e da meteorologia aeronáutica. Desde logo, com os demais organismos do Ministério da Agricultura e do Mar (MAM) – e, destes em especial, o GPPAG que o apoia administrativamente.

A nível internacional, o GPIAM tem por atribuição, “assegurar a participação em comissões, organismos ou atividades” no âmbito da segurança marítima e, neste sentido acompanha os trabalhos das organizações mais relevantes a nível mundial, a Organização Marítima Internacional (IMO) e a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), a quem também tem a obrigação de reportar parte do trabalho realizado. Participa também em outros *fora* internacionais nesta área nomeadamente o *Marine Accident Investigators’ International Forum (MAIIF)* e o seu congénere europeu, o EMAIIF. De destacar a nível internacional, também a colaboração que estás obrigado a prestar a outros gabinetes homólogos espalhados pelo mundo, o que ocorre com bastante regularidade dado o carácter transnacional da navegação marítima.

No domínio da Meteorologia Aeronáutica, os atores são outros, mas também com estes assumiremos um relacionamento especial, potenciador da nova função Inspetora e de Autoridade do GAMA, nomeadamente com o prestador nacional de serviços de meteorologia aeronáutica, o IPMA.

Stakeholders

Órgãos de soberania

Ministérios: MAM, MEE, MF, MDN

Governos Regionais dos Açores e da Madeira

Autarquias

Entidades e organismos da Administração Central, Regional e Local, em especial:

- Autoridade Nacional da Proteção Civil (ANPC)
- Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM)
- Órgãos e Serviços Locais da Autoridade Marítima Nacional
- Guarda Nacional Republicana
- Marinha Portuguesa
- Força Aérea Portuguesa
- Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM),
- Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA, I.P.)
- Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)
- Direção-Geral da Política do Mar (DGPM)

Universidades e Investigadores

Administrações portuárias

Entidades públicas empresariais ligadas ao mar

Entidades privadas ligadas ao Mar, como armadores, companhias, agentes de navegação, proprietários, seguradoras, associações

Comunidade nacional e internacional da pesca

Organizações internacionais ligadas ao Mar, em especial a Organização Marítima Internacional e a Agência Europeia da Segurança Marítima

Entidades congéneres dos Estados de Bandeira, dos Estados de Porto e dos Estados Costeiros

O GPIAM pretende, para futuro, atingir um elevado nível de desempenho e ser reconhecido como referencial de excelência no que à segurança no Mar diz respeito, quer a nível nacional quer internacional, e no apoio aos prestadores de serviços meteorológicos aeronáuticos em território nacional. Neste sentido entendemos ser fundamental adquirir competências internas, reformular e definir métodos de trabalho e conseguir os recursos ainda em falta, que a estratégia aqui apresentada procura dar resposta.

Na formulação desta estratégia importa identificar as forças e fraquezas internas, bem como as oportunidades e ameaças externas com que nos iremos deparar. Aplicou-se uma análise SWOT (*Strengths, Weakness, Opportunities, Threats*), cujos resultados se apresentam:

➤ Ameaças

- ❖ Ano político eleitoral com possível alteração de decisões já tomadas ou atraso na implantação das mesmas
- ❖ Pressão para outras opções na forma de criação da AMA

➤ Oportunidades

- ❖ Área do território nacional fora da jurisdição da Autoridade Marítima com acidentes marítimos não investigados

- ❖ Aumento da exigência do número e qualidade da investigação de acidentes marítimos
- ❖ Competências alargadas com a criação do GAMA

➤ **Pontos Fracos**

- ❖ Proximidade com o principal prestador de serviços de meteorologia aeronáutica nacional (IPMA)
- ❖ Limitado número de recursos humanos
- ❖ Processos internos não definidos ou ainda pouco consolidados

➤ **Pontos Fortes**

- ❖ Experiência técnica dos colaboradores

2 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

O GPIAM, sendo uma organização recente, está a terminar neste momento – ao fim do seu segundo ano completo de existência –, o que podemos chamar, o seu período de ‘criação’. Os resultados alcançados, face aos objetivos propostos, parecem-nos bastante satisfatórios tendo em consideração o reduzido espaço de tempo que efetivamente decorreu desde a sua criação, as limitações orçamentais e em recursos humanos que existiram e a dificuldade da tarefa que nos é colocada diariamente. Estamos a terminar a elaboração dos procedimentos internos de gestão, a implementar os últimos protocolos que entendemos necessários com outras entidades públicas, de forma a garantirmos ter a informação necessária sobre a ocorrência de acidentes marítimos e alcançámos já, julgamos, suficiente credibilidade – pela qualidade do trabalho realizado –, para sentirmos que o que recomendamos e publicamos não é ignorado e, pelo contrário, tem influência nos agentes ligados ao mar e à segurança marítima.

No entanto, o desafio que o futuro nos coloca assemelha-se ao que enfrentámos nos últimos dois anos. Efetivamente, a investigação de acidentes marítimos obriga-nos a um desenvolver de competências constante, num esforço contínuo de aprendizagem, que o mau panorama nacional - no que ao número e gravidade de acidentes marítimos diz respeito- vem reforçar. As limitações orçamentais e na quantidade e qualidade dos recursos humanos disponíveis vão continuar também a obrigar-nos a um esforço de contínuo de busca de eficiência. E, por fim, a reestruturação do GPIAM no sentido da incorporação das competências de Autoridade Nacional para a Meteorologia Aeronáutica, vão obrigar-nos a continuar, pelo menos em parte, em período de ‘criação’.

Assim, a médio prazo, procurando corresponder às limitações e desafios apresentados, o GPIAM seguirá as seguintes linhas de orientação estratégicas:

LOE1 - Afirmar o GPIAM como a entidade pública de referência no que diz respeito à prevenção de acidentes marítimos e à qualidade da informação meteorológica aeronáutica

LOE2 - Garantir a existência das competências e recursos necessários ao cumprimento da missão

IV – ATIVIDADES

Tendo em consideração as linhas de orientação estratégica acima estabelecidas e atentas as prioridades de programação política e de contexto – Grandes Opções do Plano para 2014, Lei Orgânica do MAM e o Programa do XIX Governos Constitucional –, foram definidos para o ano de 2015, os seguintes objetivos operacionais:

		Linhas de Orientação Estratégica	Objetivos Operacionais
Cliente	Eficácia	1 - Afirmar o GPIAM como a entidade pública de referência no que diz respeito à prevenção de acidentes marítimos e à qualidade da informação meteorológica aeronáutica	11 - Contribuir para o aumento da segurança marítima, da proteção e preservação do meio marinho.
			12 - Contribuir para a qualidade da informação meteorológica aeronáutica
13 - Divulgar a ação do GPIAM.			
Processos			14 - Consolidar a eficácia da intervenção territorial do GPIAM
	Eficiência	2 - Garantir a existência das competências e dos recursos necessários ao cumprimento da missão	21 - Implementar a estrutura de recursos adicionais necessários às novas competências do Gabinete
			22 - Preparar os diplomas, regulamentos e restantes documentos necessários ao pleno funcionamento da Autoridade Meteorológica Nacional (AMA)
23 - Otimizar os processos internos de trabalho			
ADO	Qualidade		24 - Desenvolver as competências dos colaboradores do GPIAM

Os objetivos operacionais anteriores, consubstancia-se nas atividades/projetos seguintes:

Objetivos Operacionais	Atividades/Projetos	Indicadores
11 - Contribuir para o aumento da segurança marítima, da proteção e preservação do meio marinho.	111-Obter a colaboração da Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), no sentido da caracterização dos acidentes marítimos como possível fenómeno de emergência civil	Assinatura de protocolo com ANPC que permita esse objetivo
	112 - Implementar um sistema de notificação de acidentes ao GPIAM que com eficácia permita a tomada de conhecimento dos que tenham provocado danos ao ambiente ou essa possibilidade	Reforço do Protocolo com a Direção-Geral de Autoridade Marítima no sentido da comunicação ao GPIAM dos relatórios PolRep
	113 - Implementar aplicação para telemóvel de alertas de estado do mar	aplicação disponível
12 - Contribuir para a qualidade da informação meteorológica aeronáutica	121 - Inspeccionar prestador de serviços de meteorologia aeronáutica (IPMA)	Número de Locais inspecionados
	122 - Inspeccionar aeródromos	Número de aeródromos inspecionados
13 - Divulgar a ação do GPIAM.	131 - Publicar Anuário de acidentes Marítimos	Anuário publicado
	132 - Produzir Relatórios Estatísticos	Número de relatórios estatísticos produzidos
	133 - Criar uma página do GPIAM no Facebook	Página criada
	134- Participar em reuniões internacionais relacionadas com a segurança marítima	Número de participações
14 - Consolidar a eficácia da intervenção territorial do GPIAM	141- Investigar acidentes em áreas fora da jurisdição da Autoridade Marítima	Número de acidentes marítimos investigados fora do Mar Territorial e de águas interiores na área de jurisdição da Autoridade Marítima
	142 - Implementar um sistema de notificação de acidentes ao GPIAM que cubra a totalidade do território continental português	Implementação de protocolo de colaboração com GNR
21 - Implementar a estrutura de recursos adicionais necessários às novas competências do Gabinete	211 - Contratar os Recursos Humanos necessários	Colaboradores contratados
	212 - Completar a infra-estrutura TIC de forma a responder às novas funções	Infra-estrutura completa
22 - Preparar os diplomas, regulamentos e restantes documentos necessários ao pleno funcionamento da Autoridade	221 - Elaborar o procedimento de Inspeções	Procedimento pronto
	222 - Terminar a elaboração dos manuais técnicos	Manuais técnicos prontos
	223 - Elaborar o diploma regulador da AMA	Diploma pronto e entregue
23 - Otimizar os processos internos de trabalho	231- Estender o SGQ do GPIAM de forma a contemplar as novas competências do Gabinete	Sistema pronto e em aplicação
	232 - Completar base de dados de navios e embarcações pertencentes ao âmbito da investigação de acidentes	Base de dados pronta
	233 - Elaborar base de dados com aeródromos e pontos de inspeção no âmbito da AMA	Base de dados pronta
24 - Desenvolver as competências dos colaboradores do GPIAM	241- Implementar ações de formação	Percentagem de colaboradores que participam em ações de formação

V – RECURSOS

1 HUMANOS

No ano de 2015, o GPIAM conta, para a prossecução dos **seus** objetivos, com os elementos constantes do quadro abaixo:

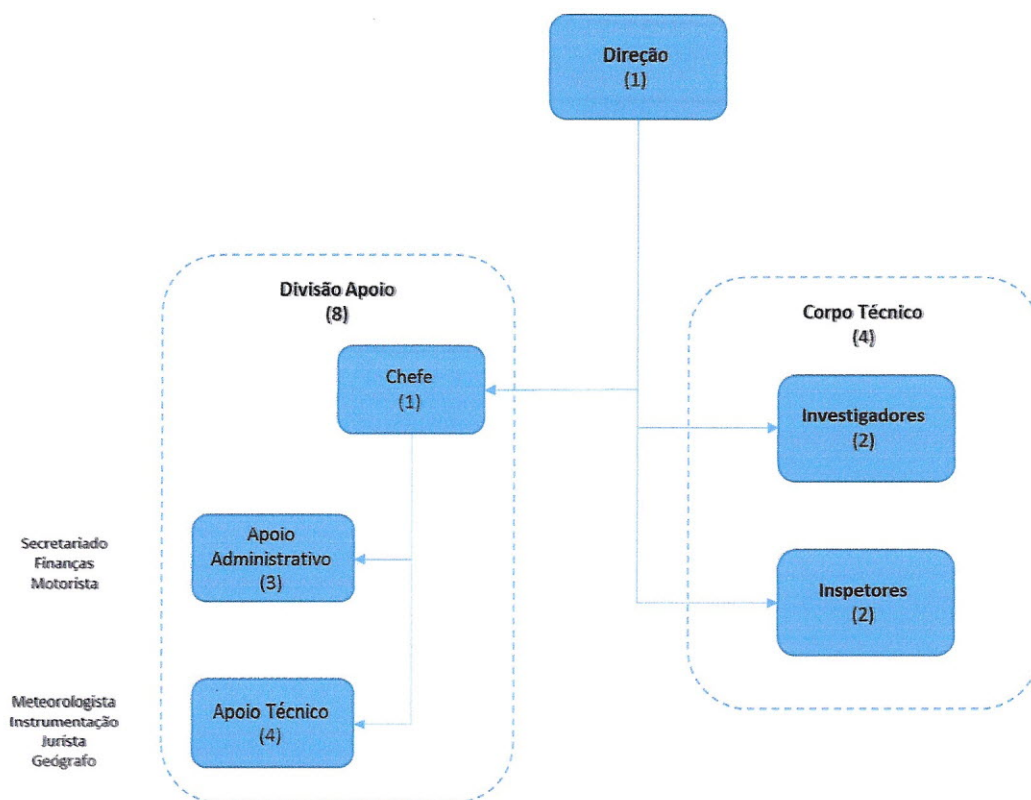
Dirigentes	Nº
Diretor de Serviços (a)	1
Corpo técnico	Nº
Investigador	2
Núcleo de apoio administrativo e operacional	Nº
Assistente Técnico	1
Assistente Operacional	1

(a) Designado em regime de substituição

O diretor, o corpo técnico e o núcleo de apoio administrativo e operacional têm atualmente as seguintes áreas de atuação:

Designação	Áreas de atuação
Diretor	<ul style="list-style-type: none"> - Planeamento e organização - Coordenação e gestão - Controlo e prossecução do orçamento do Gabinete
Corpo técnico	<ul style="list-style-type: none"> - Realização de investigações - Elaboração de relatórios técnicos - Preparação de estatísticas - Elaboração de um manual de investigação
Apoio Administrativo	<ul style="list-style-type: none"> - Atendimento e receção de pessoas - Coordenação da formação - Apoio ao Diretor no controlo do orçamento do Gabinete, património (incluindo viaturas) e economato - Lançar dados de acidentes/incidentes marítimos na base de dados europeia EMCIP - Elo de ligação aos diversos serviços da Secretaria-Geral do MAMAOT - Expediente e arquivo
Apoio Operacional	<ul style="list-style-type: none"> - Apoio às deslocações dos investigadores a qualquer ponto do país - Manutenção adequada das viaturas afetas ao Gabinete

Com a reestruturação que incorporará as competências de Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica, O GPIAM irá incluir no seu mapa de pessoal os colaboradores que constituem a atual AMA, em número de 3. Atendendo ao acréscimo significativo de funções e competência do novo Gabinete, bem como à necessidade da sua total operacionalização no mais curto espaço de tempo possível, julga-se ainda necessário a inclusão no mapa de pessoal de 9 lugares, num total de 15, dos quais 13 ocupados em permanência, constituindo a estrutura abaixo:



Dirigentes	Nº	Nº
Diretor de Serviços	1	
Chefe de Divisão	1	
Corpo técnico	Nº	Nº
Investigador	2	+1
Inspetor	2	+1
Apoio Administrativo	Nº	Nº
Técnico Superior	1	
Assistente Técnico	1	
Assistente Operacional	1	
Apoio Técnico	Nº	Nº
Técnico Superior	3	
Assistente Técnico	1	
Totais:	13	2

2 FINANCEIROS

Para 2015, a proposta de orçamento do GPIAM ascendeu a um total de 211.914 €, discriminados da forma abaixo, mas que não contempla nenhuma previsão de despesa para atender à reestruturação do Gabinete de forma a incorporar as competências de Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica:

Descrição	OE 2013
Despesas com o pessoal	178.211€
Aquisição de Bens e Serviços	30.363€
Investimento	3340€
Total Geral	211.914€