

GABINETE DE PREVENÇÃO E DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS

PLANO DE ATIVIDADES PARA 2014

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	- 6 -
6 AMBIENTE EXTERNO E INTERNO	- 10 -
III – ESTRATÉGIA	- 11 -
1 FORMULAÇÃO	- 11 -
2 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS.....	- 14 -
IV – ATIVIDADES	- 15 -
V – RECURSOS	- 17 -
1 HUMANOS.....	- 17 -
2 FINANCEIROS	- 18 -

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 para realizar esta tarefa.

O seu primeiro diretor foi nomeado a 19 de julho de 2012, pelo despacho nº 10077/2012 da Senhora Ministra da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território e o mapa de pessoal previsto totalmente preenchido em maio de 2013 com a chegada dos dois investigadores que constituem o seu corpo técnico. Num período particularmente exigente para todo o setor público, em resultado das medidas de contenção orçamental em vigor, o GPIAM tem vindo a constituir-se como entidade, por forma a poder prosseguir os objetivos que lhe estão atribuídos. Numa primeira fase esteve mais focado na obtenção dos necessários recursos financeiros, materiais e humanos e, mais recentemente, na consolidação dos seus procedimentos internos de trabalho e no estabelecimento de protocolos de cooperação com as entidades das quais a sua atividade depende e com as quais se relaciona.

Apesar deste esforço dedicado à sua implementação, naturalmente prioritário, e da escassez de recursos, nomeadamente humanos, em alguns dos períodos que decorreram desde a sua criação, foi ainda assim possível acompanhar os acidentes marítimos mais graves logo desde o início do ano passado e cumprir com a lei no que respeita à obrigatoriedade da investigação técnica.

O presente Plano de Atividades estabelece, para o segundo ano de existência deste Gabinete, os objetivos e as linhas de ação prioritárias que permitam o desenvolvimento das competências, o estabelecimento dos métodos e o conseguir dos meios, necessários ao melhor cumprimento da nossa Missão, e atendendo aos prazos internacionais impostos, terá de corresponder num espaço de tempo muito curto.

Na elaboração do Plano de Atividades para 2014, o GPIAM teve em consideração os Planos Nacionais para a Igualdade de Género, nomeadamente o estipulado no IV PNI-2011/20132, na Medida 16, da Área Estratégica 1 – Integração da dimensão de género na Administração Pública central e local como requisito de boa governança, que visa *Fomentar a implementação de práticas não discriminatórias da linguagem na Administração Pública e na comunicação institucional*, de acordo com a R.C.M. nº 161/2008, de 22 de Outubro.


Fernando Jorge L.C. de Matos Alves
Diretor

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 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.

2 MISSÃO

O GPIAM 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

3 VISÃO

Mais segurança no mar com vista ao desenvolvimento das atividades económicas e à preservação e proteção do meio marinho.

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:

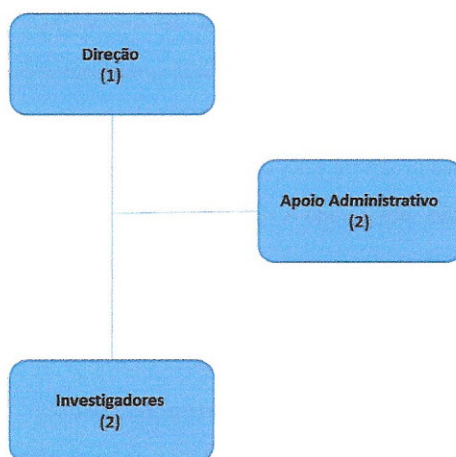
- ❖ Independência
- ❖ Excelência
- ❖ Rigor
- ❖ Responsabilidade

5 ESTRUTURA ORGÂNICA E COMPETÊNCIAS

O GPIAM 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 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, ficou totalmente preenchido apenas a 6 de maio de 2013, com a chegada do último dos dois investigadores.

O apoio administrativo indispensável ao funcionamento do GPIAM é prestado, de acordo com o Decreto-Lei n.º 140/2012, de 10 de julho, pela Secretaria-Geral do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território.



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 arvoira 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.

6 AMBIENTE EXTERNO E INTERNO

A ação atual do GPIAM insere-se num mundo cada vez mais globalizado, em que o sector do transporte marítimo e dos portos continua a crescer em volume de mercadorias transacionadas. Regista-se também um aumento das recomendações e obrigações a nível mundial em termos de segurança marítima, de que a recente entrada em vigor das normas STCW-F, da IMO, é um exemplo. Neste ambiente, assume particular relevância o empenho da União Europeia, através da Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), em que sejam criadas, pelos Governos dos Estados-Membros, estruturas capazes de proceder, de modo independente, à investigação de acidentes e incidentes marítimos.

O ambiente interno é caracterizado pela orgânica do XIX Governo Constitucional, que criou uma tutela para o mar, onde estão integradas hoje muitas das funções que o Estado deve assumir neste contexto. O Decreto-Lei nº18/2014, de 4 de fevereiro, mantém as funções de Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica na tutela do mar, mas vem agora atribuí-las a um gabinete independente, um dos requisitos principais nesta matéria. Os fortes constrangimentos em termos económicos e financeiros, que se prolongam para este ano, podem ter consequências para a ação do GPIAM e também provocar, na área da navegação e das restantes atividades marítimas, um indesejável aumento de acidentes e incidentes marítimos. Tratando-se de uma entidade recentemente criada, a ação do GPIAM está ainda condicionada pela capacidade de vir a poder dispor da totalidade dos meios humanos e materiais necessários ao cumprimento da sua missão.

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. Desde logo, com os demais organismos do Ministério da Agricultura e do Mar (MAM) – e, destes em especial, a sua Secretaria-Geral que o apoia administrativamente -, mas também, e muito fundamentalmente, os marítimos. São estes os beneficiários do nosso trabalho, os nossos ‘clientes’, e juntamente com as suas associações e representantes, os atores com que o GPIAM privilegiadamente se relaciona.

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 *EMAIF*. De destacar a nível internacional, também a colaboração que estás obrigado a prestar a outros gabinetes homólogos espalhados pelo mundo e que ocorre com bastante frequência dado o carácter transnacional da navegação marítima.

Stakeholders
Órgãos de soberania
Ministérios: MAM, MEE, MF, MDN
Governos Regionais dos Açores e da Madeira
Entidades e organismos da Administração Central, Regional e Local, em especial:
<ul style="list-style-type: none"> • Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) • Órgãos e Serviços da Autoridade Marítima Nacional • Autoridade Nacional da Proteção Civil (ANPC) • Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) • Marinha Portuguesa • Força Aérea Portuguesa • Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), na qualidade de Administração Marítima • Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA, I.P.) • Direção-Geral da Política do Mar (DGPM) • Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA,IP)
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
Autarquias
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
Cidadãos em geral

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. 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 a organização se depara. Aplicou-se uma análise SWOT (*Strengths, Weakness, Opportunities, Threats*), cujos resultados se apresentam:

➤ **Ameaças**

- ❖ Dependência de entidades externas
- ❖ Pouca notoriedade e capacidade de influência

➤ **Oportunidades**

- ❖ Aumento da exigência internacional em termos de segurança marítima
- ❖ Área do território nacional fora da jurisdição da Autoridade Marítima com acidentes marítimos não investigados
- ❖ Competências alargadas com a criação do GAMA

➤ **Pontos Fracos**

- ❖ Mapa de pessoal reduzido e ainda não totalmente consolidado
- ❖ Processos internos pouco consolidados

➤ **Pontos Fortes**

- ❖ Recursos humanos motivados e empenhados
- ❖ Experiência técnica dos colaboradores

2 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

O GPIAM é uma organização recente, criada de raiz, com um número reduzido de colaboradores e com a missão de, com o seu trabalho, contribuir para o aumento da segurança marítima e responder aos compromissos do país nesta matéria. Se, por um lado, a independência, a excelência, o rigor e a responsabilidade que colocamos no nosso trabalho são condições fundamentais para que o GPIAM tenha efetivamente a capacidade de influenciar os vários atores de forma a cumprirmos a nossa missão com sucesso, por outro, a nossa curta existência e o fato de ainda sermos relativamente pouco conhecidos, limita-nos de algum modo.

Numa outra perspetiva, o fato de o GPIAM ser uma entidade recente não nos permitiu obter na totalidade as ferramentas e as competências necessárias ao cumprimento da nossa missão com a eficácia que ela exige. Esta limitação, aliada à necessidade atual de consolidação das finanças públicas que conduz necessariamente a uma redução geral dos recursos disponíveis, não é um fator de desmotivação. Pelo contrário, como a todos, obriga-nos a procurar encontrar formas mais eficientes de realizar o nosso trabalho mas é, ainda assim uma fonte de preocupação.

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

LOE1 - Afirmar o GPIAM como a entidade publica de referência no que diz respeito à prevenção de acidentes marítimos

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 2014, os seguintes objetivos operacionais:

		<i>Linhas de Orientação Estratégica</i>	<i>Objetivos Operacionais</i>
<i>Cliente</i>	<i>Eficácia</i>	1 - Afirmar o GPIAM como a entidade publica de referência no que à investigação e prevenção de acidentes marítimos diz respeito	11 - Alargar a área territorial de intervenção do GPIAM
			12 - Contribuir para o aumento da segurança marítima, da proteção e preservação do meio marinho.
			13 - Contribuir para a caracterização da situação nacional no que respeita à segurança marítima no território nacional
			14 - Divulgar a ação do GPIAM junto dos agentes marítimos privados, do público em geral e das entidades internacionais relacionadas com a segurança no mar.
<i>Processos</i>	<i>Eficiência</i>	2 - Garantir a existencia das competências e dos recursos necessários ao cumprimento da missão	21 - Melhorar a capacidade de sinalizar acidentes marítimos
			22 - Otimizar os processos internos de trabalho
<i>ADO</i>	<i>Qualidade</i>		23 - Incorporar as competências necessárias ao desempenho das atribuições da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica
			24 - Desenvolver as competências dos colaboradores do GPIAM

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

<i>Objetivos Operacionais</i>	<i>Atividades/Projetos</i>	<i>Indicadores</i>
11 - Alargar a área territorial de intervenção do GPIAM	111-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
12 - Contribuir para o aumento da segurança marítima, da proteção e preservação do meio marinho.	121-Produzir recomendações de segurança	Percentagem do número de recomendações de segurança produzidas em relação ao número de relatórios técnicos
	122-Garantir a investigação dos acidentes marítimos não muito graves do tipo ocupacional	Celebração de Protocolo com a Autoridade para as Condições do Trabalho
13 - Contribuir para a caracterização da situação nacional no que respeita à segurança marítima no território nacional	131-Produzir relatórios estatísticos	Número de relatórios estatísticos produzidos
14 - Divulgar a ação do GPIAM junto dos agentes marítimos privados, do público em geral e das entidades internacionais relacionadas com a segurança no mar.	141-Reunir com associações de pescadores, armadores e de portos	Número de reuniões realizadas
	142-Manter atualizado o sítio do GPIAM na internet	Média mensal de notícias colocadas
	143-Participar em reuniões internacionais relacionadas com a segurança marítima	Número de participações
21 - Melhorar a capacidade de sinalizar acidentes marítimos	211-Assegurar a ligação a um sistema de alerta de acidentes para todo o território nacional	Ligação estabelecida
	212-Assegurar a ligação permanente a um sistema de informação de vigilância e monitorização marítima nacional	Ligação estabelecida
22 - Otimizar os processos internos de trabalho	221-Implementar um SGQ	Sistema definido e em aplicação
	222-Implementar um Sistema Integrado de Gestão (SIG)	Sistema implementado e em utilização
	223-Implementar um sistema próprio TIC, que garanta a segurança e a confidencialidade dos dados das investigações e a sua disponibilidade multiplataforma.	Sistema adquirido e implementado, quer na sua vertente de comunicação quer na de armazenamento de dados
23 - Incorporar as competências necessárias ao desempenho das atribuições da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica	231 - Colaborar na elaboração das peças legislativas necessárias à constituição da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica	
	232 - Preparar a incorporação dos recursos humanos, financeiros e materiais necessários ao desempenho das funções de Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica	
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 2014, o GPIAM conta, para a prossecução dos seus objetivos, com os elementos constantes do quadro abaixo, tornando-se necessário o seu aumento em resultado da reestruturação que sofrerá com incorporação das competências de Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica:

Pessoal dirigente	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

2 FINANCEIROS

Para 2014, a proposta de orçamento do GPIAM ascendeu a um total de 229.983,21 €, descritos da forma abaixo:

Descrição	OE 2013
Despesas com o pessoal	196.043,21€
Aquisição de Bens e Serviços	33.940,00€
Total Geral	229,983,21€