

**ESCOLA NAVAL**

**DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DO MAR**



A problemática da análise e investigação dos  
sinistros marítimos e a ação da Marinha e da  
Autoridade Marítima Nacional neste contexto

Bruno Miguel Azevedo Simões Ferreira

MESTRADO EM CIÊNCIAS MILITARES NAVAIS

(MARINHA)

2014



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

**ESCOLA NAVAL**

**DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DO MAR**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM CIÊNCIAS MILITARES NAVAIS**

A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional neste contexto

O Mestrando,

*(assinado no original)*

O Co-orientador,

*(assinado no original)*

O Orientador

*(assinado no original)*

---

ASPOF Simões Ferreira

---

CFR Velho Gouveia

---

CMG Augusta Silveira



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

## EPÍGRAFE

*“O que prevemos raramente ocorre, o que menos esperamos geralmente acontece”*

Benjamin Disraeli



## **AGRADECIMENTOS**

Gostaria de começar por agradecer de uma forma especial, ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Augusta Silveira, meu Orientador, e ao Capitão-de-Fragata Velho Gouveia, meu Co-Orientador, pelo seu apoio, e orientação, mas especialmente pela disponibilidade e assistência durante todo o período de elaboração deste trabalho, particularmente em dias e horas invulgares.

Uma palavra de apreço e gratidão para um vasto conjunto de pessoas, que disponibilizaram algum (por vezes mais do que algum) do seu tempo para me ouvirem e auxiliarem.

Ao longo do meu estágio de embarque, a bordo do N.R.P “Figueira da Foz”, foram-me proporcionadas todas as condições necessárias à realização deste trabalho, bem como todo o apoio, motivação e disponibilidade, pelo que gostaria de expressar os meus sinceros agradecimentos ao comando, oficiais e toda a guarnição do navio.

A minha última e mais sentida menção de gratidão não poderia deixar de ser para a minha família e namorada, por todo o carinho, apoio, compreensão, e por nunca me terem deixado perder o norte. Sem eles não teria sido possível navegar até porto seguro.

A todos um sincero e sentido muito obrigado.



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

## **DEDICATÓRIA**

À minha avó, pais, irmão e namorada, que foram o meu farol...

Obrigado.



## RESUMO

No âmbito, quer da comunidade internacional, quer da nacional, cada vez mais é prestada atenção e dada grande importância, às questões da segurança marítima, onde se encontram incorporados os aspetos relacionados com a prevenção, a resposta e a análise a sinistros marítimos, seja pela necessidade da salvaguarda da vida humana, seja pelos custos materiais ou pela prevenção da poluição.

A Marinha, enquanto ator com um papel preponderante nas questões marítimas e no uso do mar, não pode deixar de dar o seu contributo para a prevenção de acidentes e para o aumento da segurança marítima, nas mais variadas vertentes.

Já para AMN (Autoridade Marítima Nacional), esta problemática é bastante atual, uma vez que esta entidade possui um papel crucial num leque muito vasto de responsabilidades em âmbito marítimo, especialmente no que respeita ao exercício da autoridade do Estado no mar.

Pretende-se assim, com esta dissertação de mestrado, analisar a forma como a Marinha e a AMN atuam no âmbito da segurança no mar, especialmente, do seu papel em matérias de acidentes marítimos, incluindo a sua análise.

No primeiro capítulo começa-se por analisar resumidamente a importância que o mar apresenta para Portugal. No segundo, clarifica-se o panorama da segurança do mar, numa perspetiva legal, aprofundando-se os seus desenvolvimentos históricos até aos dias de hoje. Já no terceiro capítulo, é abordada a problemática dos sinistros marítimos na índole nacional, esclarecendo-se o panorama atual desta realidade. No quarto capítulo, aborda-se os desenvolvimentos legais de índole internacional, europeia e nacional, da investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos, analisando-se as diferenças entre as investigações realizadas no âmbito da AMN, da Marinha e do GPIAM (Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos). No quinto, explana-se a importância do conhecimento dos espaços marítimos nacionais e apresentam-se as incumbências específicas dos vários organismos com responsabilidades nesta área.

Por fim, no sexto capítulo, são apresentadas as conclusões, que tentarão dar um contributo forte e conciso, para a segurança marítima quer na Marinha, quer na AMN, e a nível nacional e internacional.

**Palavras-chave:** segurança marítima, prevenção, resposta e análise a sinistros marítimos, Marinha e Autoridade Marítima Nacional



## ABSTRACT

From the point of view of both the international and national communities, more and more attention is being paid and significant importance is being given to issues of maritime safety. Questions arise regarding prevention, the response to and analysis of maritime crimes whether these be related to human safety, costs of materials or the prevention of pollution.

As a main player in maritime issues as well as in the use of the sea, the Navy must contribute (in the most diverse ways) to these communal goals regarding the prevention of accidents and the increase of maritime safety.

However, for the National Maritime Authority (NMA), this problem is quite current, since this entity has a crucial role in non-military missions, distinguishing itself in its role in concerns relating to maritime safety.

The aim of this master's dissertation is to analyze how the Navy and the National Maritime Authority act when it comes to safety at sea, specifically concerning their functions in maritime accidents.

Therefore, the first chapter briefly analyzes the importance of the sea in Portugal. The second provides a panoramic view of the security of the sea, in a legal perspective, from its historic developments to the present.

The third chapter discusses the problem of maritime accidents from a national point of view, illustrating the current panorama of this reality. Chapter four divulges international, European and national legal developments, the technical investigation of maritime accidents and incidents and the analysis of the differences between the NMA, the Navy and GPIAM investigations. The fifth chapter expounds on the importance of national maritime space, as well as the roles of the different organizations with responsibilities in this area.

Finally, conclusions are presented, which, in a certain way, attempt to provide a strong and concise contribution both nationally and internationally to maritime safety issues in the Navy and in the NMA.

**Key-Words:** maritime safety, prevention, reply and analysis of maritime accidents, Navy, National Maritime Authority.





## LISTA DE ACRÓNIMOS

### A

AESM	Agência Europeia da Segurança Marítima
AIS	<i>Automatic Identification System</i>
AM	Autoridade Marítima
AMN	Autoridade Marítima Nacional
ANCTM	Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo

### C

CCTMC	Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente
CCVP	Centro de Controlo e Vigilância de Pescas
CEMA	Chefe do Estado-Maior da Armada
CEMGFA	Chefe de Estado Maior General das Forças Armadas
CGPM	Comandante Geral da Polícia Marítima
CI	Comissão de Inquérito
CINCNAV	Comando Naval Italiano
CMIO	Comissão Mundial Independente para os Oceanos
CN	Comando Naval
CNCM	Centro Nacional Coordenador Marítimo
CNUCED- UNCTAD	Conferência para o comércio e o desenvolvimento
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COMAR	Centro de Operações Marítimas
COSPAS	<i>Cosmicheskaya Sistyema Poiska Aariynyich Sudov</i>
CRP	Constituição da República Portuguesa
CSM	Conhecimento Situacional Marítimo
CSN	<i>CleanSeaNet</i>
CSW	<i>Critical Software</i>



## D

DGAM	Direção-Geral da Autoridade Marítima
DGPS	<i>Differential Global Positioning System</i>
DGRM	Direção-Geral de Recursos Naturais , Segurança e Serviços Marítimos
DGS	Direção Geral de Saúde
DIM	Direito Internacional Marítimo
DPN	Diretiva de Política Naval

## E

ECDIS	<i>Electronic Chart Display &amp; Information System</i>
EMCIP	European Marine Casualty Information Platform
EMEPC	Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
EMSA	<i>European Maritime Safety Agency</i>
ENM	Estratégia Nacional para o Mar
EPIRB	<i>Emergency Position Indicator Radio Beacon</i>
EST	Esquema de Separação de Tráfego
ETA	<i>Estimated Time of Arrival</i>

## F

FA	Forças Armadas
FAP	Força Aérea Portuguesa

## H

HF	<i>High Frequency</i>
----	-----------------------

## G

GA	Grupo de Análise
GAMA	Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica



GI	Grupo de Investigação
GMDSS	<i>Global Maritime Distress and Safety System</i>
GNR	Guarda Nacional Republicana
GPAAM	Grupo Permanente de Análise de Acidentes Marítimos
GPIAM	Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos
GPS	<i>Global Positioning System</i>
GPST	<i>Global Positioning System Time</i>
I	
I&D	Investigação e Desenvolvimento
IAMSAR	<i>International Aeronautical and Maritime Search and Rescue</i>
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>
IH	Instituto Hidrográfico
ILO	<i>International Labour Organization</i>
IMCO	<i>Intergovernmental Maritime Consultive Organization</i>
IMDate	<i>Integrated Maritime Data Environment</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
IMOSAR	Manual de Busca e Salvamento da OMI
INE	Instituto Nacional Estatística
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos , I.P.
ISN	Instituto de Socorros a Náufragos
ISPS CODE	<i>International Ship and Port Facility Security</i>
ITOPF	<i>International Tanker Owners Pollution Federation Limited</i>
J	
JUP	Janela Única Portuária
L	



LOMAR	Lei Orgânica da Marinha
LRIT	<i>Long Range Identification and Tracking of Ships</i>
M	
MAM	Ministério da Agricultura e do Mar
MAMAOT	Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território
MAOTE	Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia
MARPOL	<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i>
MCCIS	<i>Maritime Command and Control Information System</i>
MDN	Ministro da Defesa Nacional
MEPC	<i>Maritime Environment Protection Committee</i>
MERSAR	Manual de Busca e Salvamento para Navios Mercantes
METOC	Meteorológicos e Oceanográficos
METOCMIL	Plataforma de informação geo-meteo-oceanográfica para apoio à Marinha e Autoridade Marítima
MMSI	<i>Maritime Mobile Service Identity</i>
MONICAP	Sistema de Monitorização Contínua da Atividade de Pesca
MRCC	<i>Maritime Rescue Co-Ordination Center</i>
MRSC	<i>Maritime Rescue Sub- Center</i>
MSC	<i>Maritime Safety Committee/ Comité de Segurança Marítimo</i>
N	
N.R.P.	Navio da República Portuguesa
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NAVTEX	<i>Navigational Telex</i>
NPO	Navio Patrulha Oceanico
NU	Nações Unidas



O

OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMI	Organização Marítima Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
OSC	<i>On-Scene Coordinator</i>
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte

P

PALOP	Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
PC	Plataforma Continental
PIB	Produto Interno Bruto
PJ	Polícia Judiciária
PM	Polícia Marítima
PML	Plano Mar Limpo
PPS	<i>Precise Positioning Service</i>
PPS	<i>Precise Positioning Service</i>
PSC	<i>Port State Control</i>
PSP	Polícia de Segurança Pública

Q

QREN	Quadro de Referência Estratégico Nacional
------	---

R

RADAR	<i>Radio Detection And Ranging</i>
RCC	<i>Rescue Coordination Center</i>
RGC	Regulamento Geral das Capitánias
RMP	<i>Recognized Maritime Picture</i>
RMS	<i>Royal Mail Ship</i>



S

SADAP	Sistema de Apoio à Decisão da Atividade de Pesca
SaeR	Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco
SAM	Sistema de Autoridade Marítima
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SARSAT	<i>Search and Rescue Satellite Aided Tracking System</i>
SBSM	Serviço de Busca e Salvamento Marítimo
SDN	Sociedade das Nações
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SHF	Super High Frequency
SIFICAP	Sistema de Fiscalização das Atividades de Pesca
SIVICC	Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo
SNBSM	Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo
SOLAS	<i>Safety Of Life At Sea</i>
SPS	<i>Standard Positioning Service</i>
SRR	<i>Search and Rescue Region</i>
SSM	Serviço Móvel Marítimo
SSN	<i>SafeSeaNet</i>
STCW	<i>International Convention on Standards of Training , Certification and Warchkeeping For Seafarers</i>

U

UCC- GNR	Unidade de Controlo Costeiro da GNR
UE	União Europeia
UN	Unidades Navais
UNCITRAL	Comissão para a Legislação Comercial Internacional

V

VDR	<i>Voyage Data Recorders</i>
-----	------------------------------



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

VHF	<i>Very High Frequency</i>
VMS	<i>Vessel Monitoring System</i>
V-RMTC	<i>Virtual Region Maritime Traffic Center</i>
VTS	<i>Vessel Traffic Service</i>
Z	
ZEE	Zona Económica Exclusiva



## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Cobertura da atual PC (laranja escuro) e da reclamação de extensão apresentada em 2009 (laranja claro) (Fonte: Bessa Pacheco, 2014) .....	25
Figura 2: Principais rotas marítimas mundiais (Fonte:www.Stratfor.com) .....	26
Figura 3: “CP Valour”, encalhado em dezembro de 2005 na baía das Cabras, ilha do Faial (Fonte: Público, 2005) .....	29
Figura 4: Autoridade Marítima entre 1984 e 1995 (Fonte: Cândido, 2011).....	44
Figura 5: Autoridade Marítima entre 1995 e 2002 (Fonte: Cândido, 2011).....	45
Figura 6: Autoridade Marítima a partir de 2002 (Fonte: Cândido, 2011).....	47
Figura 7: A função da Guarda Costeira vs. Marinha de Guerra (Fonte: Velho Gouveia, adaptado de Geoffrey Till, 2014) .....	52
Figura 8: Áreas sob responsabilidade, jurisdição e soberania nacional, integrados com a reclamação de extensão da PC (Fonte: Bessa Pacheco, 2012) .....	56
Figura 9: Funcionamento do GPS Diferencial (Fonte: IH, 2010) .....	58
Figura 10: Funcionamento do ciclo OODA (Fonte: autor, adaptado de Marques e Correia, 2012).....	66
Figura 11: Aspetos que contribuem para a segurança de navios e embarcações (Fonte: Velho Gouveia, 2012) .....	72
Figura 12: Os principais sinistros ocorridos com petroleiros, seguidos pelo local do acidente e pela quantidade derramada em toneladas. (Fonte: ITOPF, 2012) .....	74
Figura 13: Imagem ilustrativa do naufrágio do vapor Porto (Fonte: Amaro, 2007) .....	79
Figura 14: Monumento ao naufrágio de 2 de dezembro de 1947, na cidade de Matosinhos (Fonte: Galego e Silva, 2007.).....	80
Figura 15: Ciclo de Decisão do Sistema <i>Oversee</i> (Fonte:www.oversee.solutions.com).....	110
Figura 16: Módulo <i>Search and Rescue</i> – <i>Oversee</i> (Fonte: autor) .....	111
Figura 17: Instalações COMAR (Fonte: Marinha, 2014).....	113
Figura 18: Área de responsabilidade nacional de busca e salvamento (Fonte: Bessa Pacheco, 2012) .....	116
Figura 19: Ilustração dos meios empregues pelo SNBSM (Fonte: Autor).....	117





## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Quantidade de petróleo derramada entre 1970 e 2012 (Fonte: ITOPF, 2012)	77
Tabela 2: Estimativa das fontes de poluição marinha (Fonte: Fernandes, 2001)	77
Tabela 3: Tipos de sinistros entre 2004 e 2013 (Fonte: dados fornecidos pela DGAM)	81
Tabela 4: Distribuição de sinistros por ano e tipo de navio, entre 2004 e 2013 (Fonte: dados fornecidos pela DGAM)	81
Tabela 5: Principais sinistros ocorridos na costa Portuguesa com graves consequências para o meio marinho (Fonte: Marinha, 2010)	84
Tabela 6: Modelo complementar de atuação da fiscalização de pesca nos espaços (Fonte: autor)	109
Tabela 7: Missões da Marinha e da AMN na prevenção de sinistros marítimos (Fonte: autor)	115
Tabela 8: Missões da Marinha e da AMN na resposta a um sinistro marítimo (Fonte: autor)	119
Tabela 9: Missões da Marinha e da AMN na análise a sinistros marítimos (Fonte: autor)	123
Tabela 10: Missões do GPIAM na análise a sinistros marítimos (Fonte: autor)	127
Tabela 11: Matriz de Validação (Fonte: Autor)	127



## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Economia do Mar na União Europeia (Fonte: Correia, 2010).....	24
Gráfico 2: Embarcações de comércio nos portos nacionais (INE, 2012).....	26
Gráfico 3: Transporte Marítimo de Hidrocarbonetos vs Número de derrames de petróleo entre 1970 e 2011. (Fonte: ITOPF, 2012) .....	76
Gráfico 4: Distribuição por tipo de embarcações entre 2004 e 2013. (Fonte: dados fornecidos pela DGAM) .....	82
Gráfico 5: Total de sinistros com embarcações entre 2004 e 2013. (Fonte: dados fornecidos pela DGAM).....	82
Gráfico 6: Número total de acidentes marítimos por tipo de acidentes (Fonte: dados fornecidos pelo GPIAM) .....	83
Gráfico 7: Número total de acidentes marítimos por área de atividade (Fonte: dados fornecidos pelo GPIAM) .....	83
Gráfico 8: Derrames de substâncias perigosas entre 1971 e 2011, registadas na DGAM (Fonte: Velho Gouveia, 2012, baseado em dados da DGAM).....	85



## ÍNDICE DE DIAGRAMAS

Diagrama 1: Representação das três principais convenções da IMO (Fonte: autor).....	37
Diagrama 2: Representação das incumbências da EMSA (Fonte: autor).....	39
Diagrama 3: Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo (Fonte: autor, adaptado de Guerreiro, 2012.) .....	55
Diagrama 4: Funcionamento dos sistemas de controlo da atividade de pesca (Fonte: autor) .....	61
Diagrama 5: Funcionamento da JUP (Fonte: autor) .....	63
Diagrama 6: Funcionamento do CNCM (Fonte: autor).....	63
Diagrama 7: VTS ( <i>Vessel traffic Service</i> ) (Fonte: autor) .....	64
Diagrama 8: Funcionamento do COMAR (Fonte: autor).....	65
Diagrama 9: Consequência dos Acidentes Marítimos (Fonte: autor) .....	75
Diagrama 10: Quais os acidentes/incidentes marítimos suscetíveis de investigação (Fonte: Autor) .....	92
Diagrama 11: Obrigatoriedade do GPIAM em realizar Investigações Técnicas (Fonte: Autor) .....	93
Diagrama 12: O Inquérito da AM de acordo com o DL 384/99, de 23 de setembro (Fonte: Autor) .....	98
Diagrama 13: Incumbências do Capitão de Porto (Fonte: Autor).....	99
Diagrama 14: Inquérito do GPIAM vs PM (Fonte: Autor) .....	100



## ÍNDICE DE ORGANOGRAMAS

Organograma 1: Estrutura da Autoridade Marítima Nacional (Fonte: Autoridade Marítima Nacional) .....	49
Organograma 2: Simplificação da Organização do MDN (Fonte: Cunha Lopes, 2012) 50	
Organograma 3: Organização estrutural da Marinha Portuguesa (Fonte: Marinha Portuguesa, 2013) .....	53
Organograma 4: Simplificação dos organismos com competências na Prevenção (Fonte: Autor) .....	107
Organograma 5: Simplificação do Comando-Geral da Polícia Marítima, da Direção Geral da Autoridade Marítima e do Comando Naval (Fonte: DGAM).....	109



## ÍNDICE DE ESQUEMAS

Esquema 1: Resumo das atribuições do SAM (Fonte: Velho Gouveia, 2013).....	46
Esquema 2: Entidades que exercem o poder de autoridade marítima (Fonte: autor) .....	47
Esquema 3: Questões colocadas em investigações de ocorrências (Fonte: autor, adaptado deDMAIB, 29/08/2013) .....	95
Esquema 4: Ilustração das fases da investigação técnica (Fonte: Quaresma e Campos, 2014).....	96
Esquema 5: Missões da Marinha Portuguesa (Fonte: Marinha, 2012).....	104
Esquema 6: Estrutura Funcional do IH (Fonte: autor) .....	108
Esquema 7: Fluxograma ilustrativo das etapas do atual processo de investigação após um Acidente (Fonte: Adaptado da PGA3 e do Apontamento da IGM, 2012) .....	121



## ÍNDICE GERAL

EPÍGRAFE.....	iv
AGRADECIMENTOS.....	v
DEDICATÓRIA .....	vi
RESUMO .....	vii
ABSTRACT.....	viii
LISTA DE ACRÓNIMOS .....	ix
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xvi
ÍNDICE DE TABELAS.....	xvii
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	xviii
ÍNDICE DE DIAGRAMAS.....	xix
ÍNDICE DE ORGANOGRAMAS.....	xx
ÍNDICE DE ESQUEMAS .....	xxi
CAPÍTULO 1: Introdução.....	23
1.1. Contextualização do tema .....	23
1.2. Justificação da escolha do tema .....	27
1.3. Delimitação do objeto de estudo .....	29
1.4. Objetivo da investigação .....	30
1.5. Objetivos específicos.....	30
1.6. Problema da investigação.....	30
1.7. Questões derivadas.....	31
1.8. Metodologia .....	31
CAPÍTULO 2: A Segurança no Mar. Perspetiva Legal.....	35
2.1. <i>International Maritime Organization (IMO)</i> .....	35
2.2. <i>European Maritime Safety Agency (EMSA)</i> .....	38
2.3. Situação Nacional.....	42
2.3.1. Sistema de Autoridade Marítima (SAM) .....	42
2.3.2. Principais atores neste âmbito .....	53
2.3.3. Sistemas para Controlo da Navegação Marítima .....	56
CAPÍTULO 3: A Problemática dos Sinistros Marítimos.....	68
3.1 Conceitos.....	68
3.2 Contextualização desta problemática .....	71
3.2.1. Consequências dos acidentes.....	74
3.3 Panorama nacional .....	78



CAPÍTULO 4: Investigação Técnica de Acidentes e Incidentes Marítimos.....	87
4.1. Enquadramento Legal .....	87
4.1.1. Enquadramento Legal Internacional .....	88
4.1.2. Enquadramento Legal Europeu .....	88
4.1.3. Enquadramento Legal Nacional .....	89
4.2. GPIAM .....	90
4.3. A Investigação.....	91
4.4. O Inquérito da Autoridade Marítima.....	97
CAPÍTULO 5: O Papel da Marinha e da AMN .....	102
5.1. Análise dos Espaços Marítimos Nacionais .....	102
5.1.1 A Marinha e AMN .....	103
5.2. Fases de Atuação em Sinistros .....	105
5.2.1 Prevenção .....	105
5.2.2 Resposta .....	116
5.2.3 Análise e Investigação de acidentes Marítimos.....	120
CAPÍTULO 6: Conclusões.....	129
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	128
ANEXO A: Notificação de acidentes e incidentes marítimos.....	139
ANEXO B: Meios empregues pelo SNBSM .....	143



# CAPÍTULO 1

---

## INTRODUÇÃO

- 1.1.** Contextualização do tema
- 1.2.** Justificação da escolha do tema
- 1.3.** Delimitação do objeto de estudo
- 1.4.** Objetivo da investigação
- 1.5.** Objetivos específicos
- 1.6.** Problema da Investigação
- 1.7.** Questões Derivadas
- 1.8.** Metodologia





## CAPÍTULO 1: Introdução

### 1.1. Contextualização do tema

As águas oceânicas cobrem 3/4 da superfície da Terra, o que só por si realça o papel fundamental que estas possuem na regulação da vida do nosso planeta.

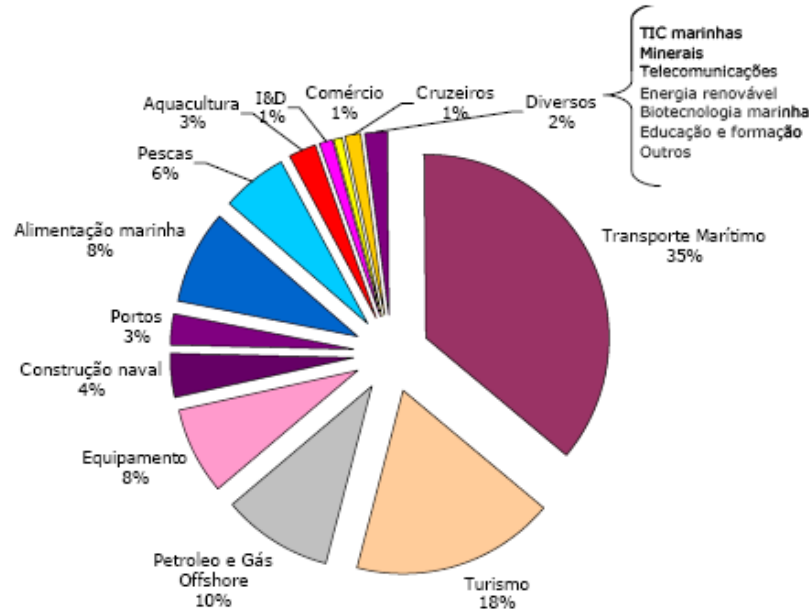
A sua importância fica bem latente, não só nas interações entre a atmosfera e o oceano, que condicionam o clima mundial, mas também fruto de este último ser constituído por uma vasta fonte de recursos minerais, vivos e fontes de energia, que permitem obter um equilíbrio ecológico do globo terrestre.

A identidade marítima da Europa tem vindo assim a assumir grande importância, quer seja com a criação do Conceito Estratégico para o Mar por parte *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), com as agências para o mar por parte da União Europeia (EU), com a criação do Livro Verde e posteriormente do Livro Azul, de onde resultaram a atual Política Marítima Integrada da União Europeia e a Política Comum de Segurança e Defesa (Cunha, 2011).

A nível nacional, e aliada a esta situação, surge em Portugal por parte do XVII Governo Constitucional, a necessidade de se adotar uma política para o imenso mar que nos rodeia. Nasce assim, a Estratégia Nacional para o Mar (ENM), com o intuito de dinamizar uma economia do mar forte.

A importância deste bem extrapola-se do equilíbrio ecológico, para as trocas comerciais. Segundo Cunha (2011), 90% do comércio externo e 40% do comércio interno efetuado pela UE processa-se pela via marítima, sendo ainda que 40% do transporte marítimo mundial é dominado por interesses europeus, muito em parte, fruto dos 1200 portos de mar (Cunha, 2011) existentes na Europa, dos 3,5 mil milhões de toneladas e dos 350 milhões de passageiros que anualmente circulam nos nossos portos. A juntar a tudo isto, verifica-se ainda que cerca de 90% do comércio mundial se efetua pela via marítima (incluindo 2/3 do petróleo produzido em todo o mundo) e que 95% do tráfego cibernético se efetua por cabos submarinos. (Monteiro, 2012, *et. al.*).

O mar, além de regular o equilíbrio do nosso planeta e de permitir trocas comerciais a nível mundial, gera conseqüentemente um vasto número de postos de trabalho. Números esses, que chegam aos 350 mil, gerando um valor de 20 mil milhões de euros. Já no sector do turismo, as receitas ascendem aos 72 mil milhões de euros. (Cunha, 2011).



Gráfico 1: Economia do Mar na União Europeia (Fonte: Correia, 2010).

Posto isto, e após se ter enaltecido a importância do mar para a Europa será agora importante fazer a analogia para o nosso país.

A fixa o geográfica de Portugal, “ localizado na área sudoeste da Europa, na Península Ibérica, estendendo-se desde o continente até ao arquipélago dos Açores e Madeira, inscrito num triângulo de aproximadamente 1.000 milhas náuticas de lado e tendo uma única fronteira terrestre, com Espanha (...) no qual o sul da península está nas imedia es do Mar Mediterrâneo, aproximadamente 110 milhas náuticas de distância do estreito de Gibraltar.” (Rocha, 2009, p. 61), teve um papel fundamental no seu desenvolvimento histórico, geográfico e político (Cunha, 2011), ditando uma na o onde o mar surgiu como um elemento central da sua história, e uma Marinha, como um dos seus principais atores (Pacheco, *s.d*). “O mar está na essência da identidade nacional e no modo diferenciado de Portugal se encontrar no mundo”. (Rodrigues, 2004, p. 5), verificando-se uma “rela o imemorial com o mar, que nos transporta para o seu passado” (Cunha, 2011, p. 9).

Como já supramencionado, e sendo do conhecimento geral que a Terra se encontra coberta por cerca de 70% de água, certo é que a maioria dos fundos oceânicos permanece por desvendar. Atualmente, as opera es de prospe o do fundo do mar encontram-se ainda numa fase inicial, mas estima-se que o potencial existente nestes fundos n  seja só



de recursos minerais e energéticos, mas também de recursos biogénéticos (EMEPC<sup>1</sup>, 2014).

Os espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional ocupam uma área superior a 1,7 milhões de km<sup>2</sup>. Nesta, está incluída a Zona Económica Exclusiva (ZEE) nacional, que representa 18 vezes o território terrestre português. Para além da nossa extensa ZEE, foi submetida em 11 de maio de 2009, à Comissão de Limites da Plataforma Continental, uma proposta de alargamento da nossa plataforma continental, como se constata na figura 1.

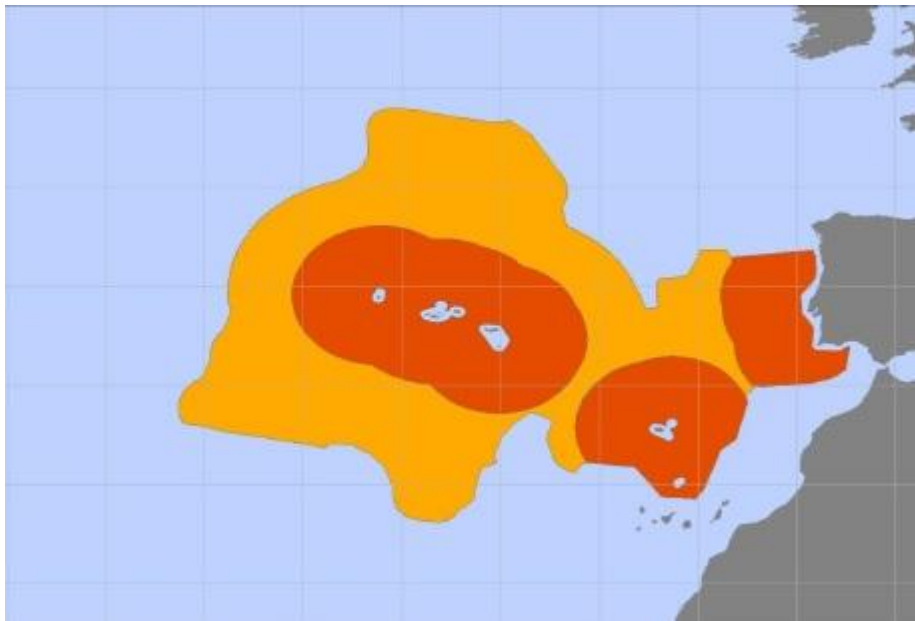


Figura 1: Cobertura da atual PC (laranja escuro) e da reclamação de extensão apresentada em 2009 (laranja claro) (Fonte: Bessa Pacheco, 2014)

Analisando-se a figura, constata-se, que caso os limites de Plataforma Continental (PC) portuguesa sejam aceites, Portugal fica na posse de uma vastíssima área detentora de uma enorme riqueza, que o podem catapultar, para um lugar de destaque na esfera mundial. No entanto, não só o fundo dos mares, mas também a nossa ZEE, uma das mais confluentes, importantes e movimentadas rotas marítimas, tem permitido, de acordo com um estudo efetuado pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), que a quantidade de embarcações que dão entrada nos nossos portos marítimos, aumentem de ano para ano, demonstrando o peso que a economia marítima tem vindo a ter na economia nacional.

<sup>1</sup> EMEPC – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental

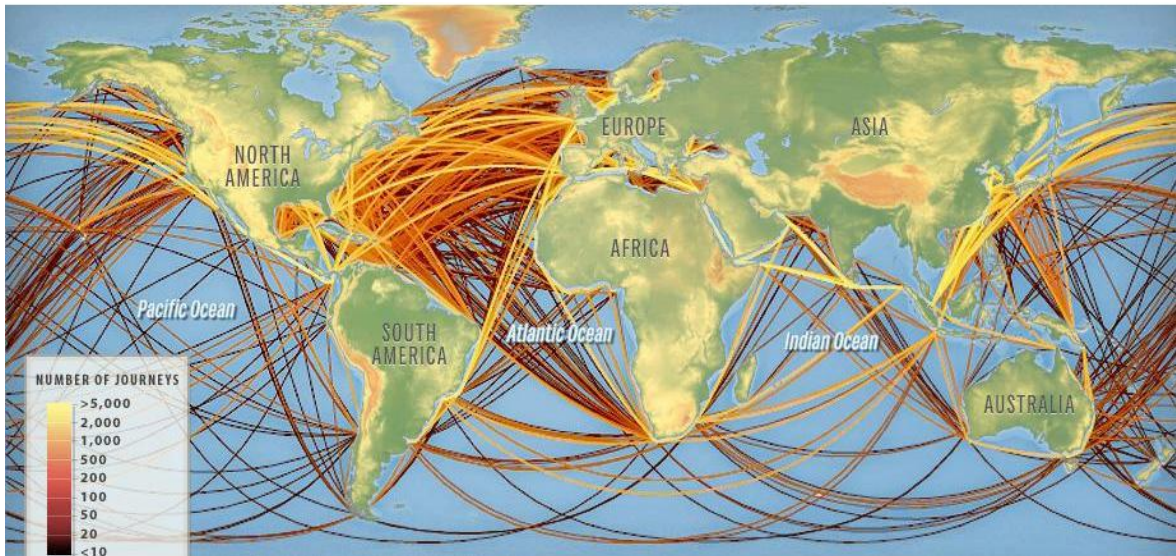


Figura 2: Principais rotas marítimas mundiais (Fonte:www.Stratfor.com)

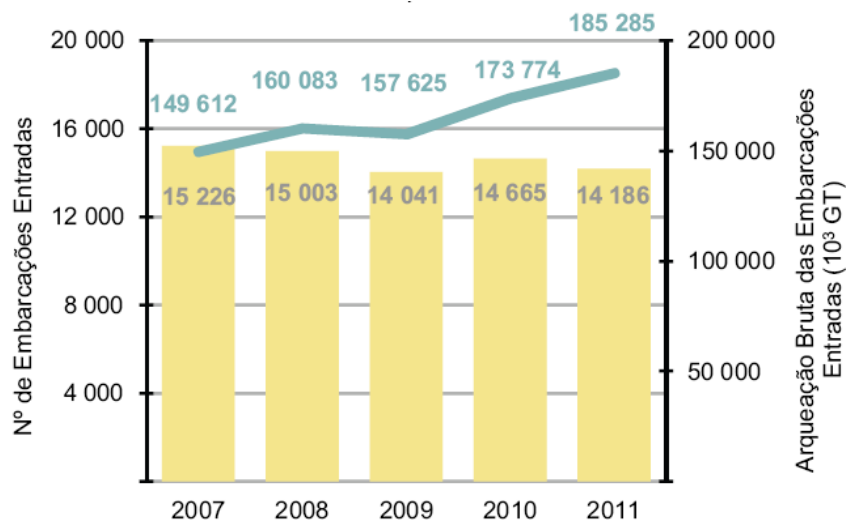


Gráfico 2: Embarcações de comércio nos portos nacionais (INE, 2012)

Num estudo efetuado e apresentando pela Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco (SaeR) e apesar de as atividades do mar ainda estarem pouco consolidadas na economia nacional (ENM 2013-2020), esta têm uma representação direta em cerca de 2% do Produto Interno Bruto (PIB) com geração de cerca de 75.000 empregos (Correia, 2010). De acordo com o economista António Nogueira Leite, “a economia do mar representará em Portugal 11% do PIB, 12% do emprego, 17% dos impostos indiretos e 15% das margens comerciais geradas na economia portuguesa” (Leite, 2010).



Concluindo, o reconhecimento atual do mar e a sua valorização crescente no futuro, permitirá a Portugal “ assumir-se como um país marítimo por excelência, que vive com o mar, que traz o mar à Europa e que volta a Europa para o mar” (ENM 2013-2020).

Centralizada neste trabalho, e retratada por todos os países costeiros, será alavancada uma questão que se tem procurado garantir, mas que tem sido uma constante - os sinistros marítimos - uma vez, que as atividades marítimas causam, quer o flagelo da perda de vidas, navios e embarcações quer, mais recentemente, danos ambientais ao meio marinho.

A Marinha assume assim, um papel importante na problemática dos acidentes marítimos, fazendo para tal uso do conceito de “uma Marinha de Duplo Uso, que assegura em simultâneo, as funções características de uma Armada e um vasto quadro de competências típico de uma Guarda Costeira”. (Lopes, 2011, p. 11). A AMN, apresenta-se também como uma entidade, com um papel crucial em missões não militares, fora do âmbito próprio das Forças Armadas (FA), constituindo uma outra estrutura do Ministério de Defesa Nacional.

É de salientar, que apesar dos grandes esforços que têm sido efetuados no sentido de garantir a segurança do transporte marítimo, os sinistros sucedem-se e ainda hoje há notícias, infelizmente demasiado frequentes, de graves acidentes no mar ou noutros cursos de água navegáveis, não escapando Portugal também a esta realidade.

## **1.2. Justificação da escolha do tema**

O oceano desde sempre, mais particularmente na atualidade, apresenta-se como uma montra capaz de projetar o futuro de Portugal, não só pela extensa costa e pelo extenso mar que possuímos, mas também pela quantidade de meios, de recursos, de postos de trabalho e de fins lucrativos que gera.

Desde que o homem se fez ao mar, que navegar em segurança tem sido um objetivo procurado e prioritário, mas nunca plenamente alcançado. Até à data, e com um grande esforço por parte da comunidade marítima, que se tem conseguido reduzir o risco de acidentes e quando não é possível evitá-los, tem-se minimizado as suas consequências quer a nível da salvaguarda da vida humana, da salvaguarda do material (navio), bem como da





proteção e preservação do meio marinho<sup>2</sup>, incumbência prioritária do Estado<sup>3</sup> (Gouveia, 2012).

Assim e num país de propensão marítima como Portugal, seria impensável descurar um tão importante serviço prestado pelo Estado aos navegantes. A segurança marítima, é essencial para todas as atividades, não só para precaver a liberdade de navegação, mas também para proteger e preservar quer a vida humana, quer o meio marinho (Cajarabille, 2012, *et al.*).

É com base nesta ideia que surge o tema deste trabalho, que se considera ser atual e pertinente. Atual, porque apesar da existência de mais e melhores sistemas de navegação e comunicações, de navios com um maior grau de segurança e com um maior conhecimento por parte dos marítimos, continuam-se a perder no mar milhares de vidas por ano, bem como navios, que por sua vez podem acarretar graves danos para o ambiente marinho (Gouveia, *s.d*). Foca-se assim, a imperatividade de se saber quais as capacidades da Marinha e da AMN, nesta problemática. Pertinente, porque visa analisar quais as incumbências que as entidades nacionais possuem, de acordo com as suas organizações e atribuições, uma vez que quando tudo falha, os acidentes são inevitáveis. Torna-se então necessário uma prevenção e uma resposta estruturada em torno da segurança nos mares.

Este trabalho, aborda por isso um assunto de interesse para a Marinha, uma vez que se apresenta “como uma parceira indispensável no mar” (Lopes, 2011, p. 13) e para a AMN “entidade nuclear em matéria de segurança da navegação (*maritime safety*)” (Diretiva Setorial da Direção-Geral de Autoridade Marítima (DGAM) e Comandante-Geral da Polícia Marítima (CGPM) , 2011, p. 7). Por outro lado, a existência de vários organismos com responsabilidades neste assunto, catapultava-o quer no panorama nacional, quer no panorama internacional. Como afirma o Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada (CEMA) Saldanha Lopes:

“O mar tornou-se num palco onde convivem diferentes atores e onde muitas das atribuições e responsabilidades públicas estão hoje dispersas por uma diversidade de entidades e de instituições.” (Lopes, 2011, p. 11)

---

<sup>2</sup> De acordo com a CRP – redação da Lei constitucional n.º 1/2005, de 12 de Agosto – art.º 66 “Ambiente e Qualidade de Vida”, incumbe ao Estado prevenir e controlar a poluição, bem como os seus efeitos.

<sup>3</sup> *Idem* – Lei n.º 1/2005, 12 de Agosto – art.º 81 “Incumbências prioritárias do Estado”, incumbe ao Estado adotar uma política nacional de energia, com preservação dos recursos naturais e do equilíbrio ecológico.



### 1.3. Delimitação do objeto de estudo

A realização deste trabalho irá incidir sobre a vertente da problemática da sinistralidade marítima, seguida da ação da Marinha e da AMN, especificamente no papel que desempenham na prevenção, na resposta, na investigação e na análise aos acidentes ocorridos no mar.

Aparentemente simples, o conceito de segurança atinge enormes complexidades, tornando-se então desde já útil compreender qual o tipo de segurança que será aqui abordada.

Assim, este trabalho irá seguir a linha base expressa no Decreto-Lei nº 226/2006, de 15 de novembro, no qual: “(...) Proteção corresponde ao conceito *security* e segurança ao conceito *safety*.”

A perspetiva *safety* ocupa-se dos riscos que advenham da atividade marítima, abordando fundamentalmente a prevenção de acidentes no mar e ações subsequentes em caso de sinistros e de catástrofes naturais. Esta temática, enquadra-se assim no âmbito da busca e salvamento, proteção do meio marinho e de outros assuntos com estes relacionados (Cajarabille, 2012, *et. al.*).



Figura 3: “CP Valour”, encalhado em dezembro de 2005 na baía das Cabras, ilha do Faial (Fonte: Público, 2005)

Por sua vez, a perspetiva *security*, enquadra-se na proteção contra as ameaças conscientes a pessoas, navios, equipamentos ligados às atividades marítimas e instalações. Esta temática envolve assim instrumentos de força, por forma a combater a criminalidade nos espaços marítimos, proteger a navegação e os recursos do mar (Cajarabille, 2012, *et. al.*).



No entanto, e apesar de estas vertentes se encontrarem mutuamente relacionadas, como é no caso da imigração ilegal por via marítima, que constitui um problema de *security*, mas que muitas vezes alberga a questão de *safety*, dadas as condições de enorme perigo em que as pessoas são transportadas. Alerta-se então para a realidade de que este trabalho, irá cingir-se apenas a questões relacionadas com a sinistralidade no mar e com a segurança da navegação (*Safety*) e não, no sentido de defesa contra outras ações (*Security*).

## 1.4. Objetivo da investigação

Este trabalho tem como objetivo central compreender e analisar quais as ações da Marinha e da AMN na prevenção, na resposta e na análise aos sinistros no mar.

## 1.5. Objetivos específicos

- ✓ Contextualizar legalmente a segurança no Mar;
- ✓ Explanar sobre a problemática dos sinistros marítimos;
- ✓ Analisar a situação da investigação técnica de acidentes e incidentes no ambiente marinho;
- ✓ Analisar a ação da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional no contexto dos acidentes marítimos nas perspetivas:
  - Da Prevenção;
  - Da Resposta;
  - Da Análise;
  - Do Apuramento de Responsabilidade.

## 1.6. Problema da investigação

É um facto que todos os anos ocorrem sinistros (de maior ou menor gravidade) ao largo da costa Portuguesa.

Assim, ter-se-á como ponto de partida uma grande questão:





A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

⇒ Qual o papel da Marinha e da AMN no apoio à segurança marítima, na prevenção e resposta, na análise e apuramento de responsabilidades a sinistros no mar?

## 1.7. Questões derivadas

De forma a conseguir responder às questões formuladas no problema de investigação surgem as seguintes questões derivadas:

- ✓ Quais as consequências dos sinistros?
- ✓ Qual é o panorama Nacional, na problemática dos acidentes marítimos?
- ✓ Quais os principais atores na segurança do mar?
- ✓ Como se processa e qual o enquadramento legal da investigação técnica de acidentes e incidentes no mar?

## 1.8. Metodologia

Para a realização deste trabalho foi adotada a metodologia qualitativa. Esta metodologia é utilizada, como refere Freixo (2012), quando o investigador quer uma compreensão absoluta e ampla do fenómeno de estudo. Ainda segundo Fortin (2009), numa investigação qualitativa, a conceptualização do assunto de estudo ou do tema, começa muitas vezes pela exploração de um assunto pouco conhecido ou pouco estudado, do ponto de vista da compreensão e da interpretação. Assim, e ainda de acordo com Freixo (2012), os objetivos da escolha deste tipo de metodologia são descrever ou interpretar, mais do que avaliar. Tendo como referência Bodgan e Biklen (1992), pode-se afirmar que o modelo supramencionado, apresenta 5 características principais:

- 1) A situação natural constitui a fonte dos dados, sendo o investigador o instrumento chave da recolha de dados.
- 2) A sua primeira preocupação é descrever e só secundariamente analisar os dados.
- 3) A questão fundamental é todo o processo, ou seja, o que aconteceu, bem como o produto e o resultado final.



- 4) Os dados analisados indutivamente, como se reunissem, em conjunto, todas as partes de um puzzle.
- 5) Diz respeito essencialmente ao significado das coisas, ou seja, ao “porquê” e “ao quê”.

(Freixo, 2012, p. 173)

De entre as metodologias qualitativas, efetuar-se-á uma abordagem descritiva. Esta foi escolhida, dado ser utilizada para identificar os principais fatores ou variáveis que existem numa dada situação ou comportamento, como afirma Freixo (2012). O mesmo autor refere ainda, que apesar das suas limitações, as abordagens descritivas são usadas no início do estudo de uma nova área. Segundo o mesmo, a finalidade principal da abordagem supramencionada, é fornecer uma caracterização precisa das variáveis envolvidas, algo que se procurará fazer ao longo deste trabalho. Para além disso, o fenómeno em causa, possui uma natureza que aporta demasiado fatores e sobre o qual seria complicado efetuar uma análise matemática, até porque, segundo Freixo (2012), as questões às quais a método descritivo obtém resposta, são as mesmas que se procuram obter neste tema:

- Quem, o quê, onde e quando?
- Quem se envolve num determinado comportamento?
- Que fatores ou eventos parecem estar associados a esse comportamento?
- Onde esse comportamento ocorre?
- Quando esse comportamento ocorre?
- Com que frequência?

(Freixo, 2012, p. 118)

Dentro das abordagens descritivas, existem vários tipos de procedimentos para a obtenção de dados: a enumeração, a observação naturalista, o estudo do caso, e as investigações de campo. De entre estes, foi escolhido o estudo do caso, não só por se querer uma exploração intensiva das unidades de estudo, que neste caso são a Marinha e a AMN, mas também por exigir do investigador uma postura mais interventiva.

Os estudos de caso, envolvem várias técnicas de recolha e análise de dados:



A sua base é essencialmente o trabalho de campo ou ainda a análise documental, estudando uma dada entidade no seu contexto real tirando todo o partido de fontes múltiplas com recurso a entrevistas, observações, documentos e artefactos.

(Freixo, 2012, p. 121)

No entanto, um estudo de caso não tem de ser meramente descritivo, pois torna a sua validade externa manifestamente mais reduzida. Na verdade, um estudo de caso pode ter um profundo alcance analítico, interrogando a situação, confrontando-a com situações já conhecidas e com teorias existentes, podendo desta forma originar novas teorias e novas questões para futura investigação.

Por fim, e de acordo com Hermano Carmo e Manuel Ferreira (1998), citados por Freixo (2012), verifica-se que as principais características de um estudo de caso qualitativo, abordagem utilizada neste trabalho, são: ser particular, na medida em que se centra numa determinada situação, descritivo porque o produto final será obter uma descrição rica, heurístico, uma vez que conduz à compreensão do fenómeno e holístico, porque tem em conta a realidade na sua globalidade.

### **MÉTODOS DE RECOLHA DE DADOS**

A recolha de dados será efetuada através da análise documental, com especial incidência sobre artigos periódicos e obras de especialistas, diplomas referentes aos aspetos legais, publicações de âmbito doutrinário, bem como outros documentos oficiais.

(Freixo, 2012, p. 220)



# CAPÍTULO 2

---

## **A Segurança no Mar. Perspetiva Legal.**

- 2.1. *International Maritime Organization (IMO)*
- 2.2. *European Maritime Safety Agency (EMSA)*
- 2.3. Situação Nacional
  - 2.3.1. Sistema de Autoridade Marítima (SAM)
  - 2.3.2. Principais atores neste âmbito
  - 2.3.3. Sistemas de Controlo de Navegação



## **CAPÍTULO 2: A Segurança no Mar. Perspetiva Legal.**

### **2.1. *International Maritime Organization (IMO)***

A Sociedade das Nações (SDN), no período entre as duas grandes guerras, já tinha instituído uma “Comissão Consultiva e Técnica para as Comunicações e Trânsito”. Posteriormente, na data de 6 de março de 1948, em Genebra, uma conferência da Organização das Nações Unidas (ONU), fundou a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental ou *Intergovernmental Maritime Consultive Organization (IMCO)*, que só viria a funcionar já no ano de 1958. Contudo, só em 1975 é que a convenção de 1948 foi revista, permitindo fixar o estatuto atual da Organização Marítima Internacional (OMI), em inglês designada *International Maritime Organization (IMO)*, que viria a entrar em vigor em 1982 (Delfauld, 2005).

Face ao crescimento verificado da indústria marítima, ao aumento das capacidades de transporte dos navios e do aumento tráfego marítimo a nível internacional, em muito devido à era da globalização em que nos deparamos, que se torna absolutamente fundamental existir uma organização como a IMO. De acordo com o artigo 1.º da Convenção da IMO de 1986, os seus objetivos passam por “fornecer mecanismos de cooperação entre os Governos no campo da regulamentação e dos procedimentos relacionados com assuntos técnicos de todos os tipos que interessem à navegação comercial internacional, para incentivar e facilitar a adoção geral dos mais altos padrões possíveis em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle de poluição marinha por navios”, o que só por si a tornou o motor da ação internacional em matéria de segurança marítima. Como claramente espelha a Resolução A.1011 (26), que apresenta o plano estratégico da IMO para o período de 2010-2015, “*the mission of the IMO, as a United Nations specialized agency is to promote safe, secure, environmentally sound, efficient and sustainable shipping through cooperation. This will be accomplished by adopting the highest practicable standards of maritime safety and security, efficiency of navigation and prevention and control pollution from ships, as well as through consideration of the related matters and effective implementation of IMO’s instruments with a view to their universal and uniform application*”.

Atualmente, mais de 8 mil milhões de toneladas de carga circulam pela via marítima, número esse que nos próximos 50 anos pode vir a triplicar até aos 24 mil



milhões (Diogo, 2012, *et. al.*). Assim, a IMO apresenta-se com um papel prioritário no sentido de adotar modelos *standards* em matéria de construção, projeto, certificação e inspeção a navios, de qualificação e certificação das guarnições, o que pressupõe análises, reflexões, recomendações e institucionalização de convenções determinantes para a sustentabilidade do comércio internacional (Diogo, 2012, *et. al.*).

Fruto dos seus trabalhos, que a IMO tem vindo a ser reconhecida por reconfigurar e readotar antigas convenções às novas realidades com que a nossa sociedade se vai deparando, permitindo adotar modelos *standards* de segurança, certificação e inspeção, possibilitando garantir a segurança nas intervenções dos Estados quer como *Flag State* quer *Port State*, aniquilando uma possível disparidade de critérios.

Costa Diogo, realça e reforça o papel da IMO<sup>4</sup> definindo-a como “ uma Organização universal respeitada, prestigiada, absolutamente essencial a todos os níveis de decisão internacional em matéria de segurança marítima, e que, nas várias décadas de trabalhos que já conta, foi inovadora e reconhecidamente precursora num conjunto vasto de matérias que hodiernamente temos como pressupostos basilares para o bom funcionamento do sistema marítimo global, tendo como influência direta e determinante noutros quadros jurídicos – no caso da UE nos trabalhos da comissão.” (Diogo, 2012, pp. 108, *et. al.*). Em resultado do papel ativo que esta agência especializada da Nações Unidas (NU) tem vindo a ter até aos dias de hoje, que já foram promulgadas mais de quarenta convenções e protocolos e mais de oitocentos códigos/diretivas que aconselham e ajudam as decisões dos governos (Delfauld, 2005).

Focando dois grandes temas da realidade internacional: segurança marítima e proteção do meio ambiente ir-se-á analisar entre outras, três convenções adotadas no âmbito da IMO, todas elas com uma importância inabalável na sociedade mundial.

---

<sup>4</sup> A IMO está ligada às Nações Unidas como uma Agência Especializada no âmbito da navegação marítima e dos seus efeitos no meio marinho, de acordo com o artigo 64.º e de acordo com o instituído no artigo 57.º da carta da ONU.

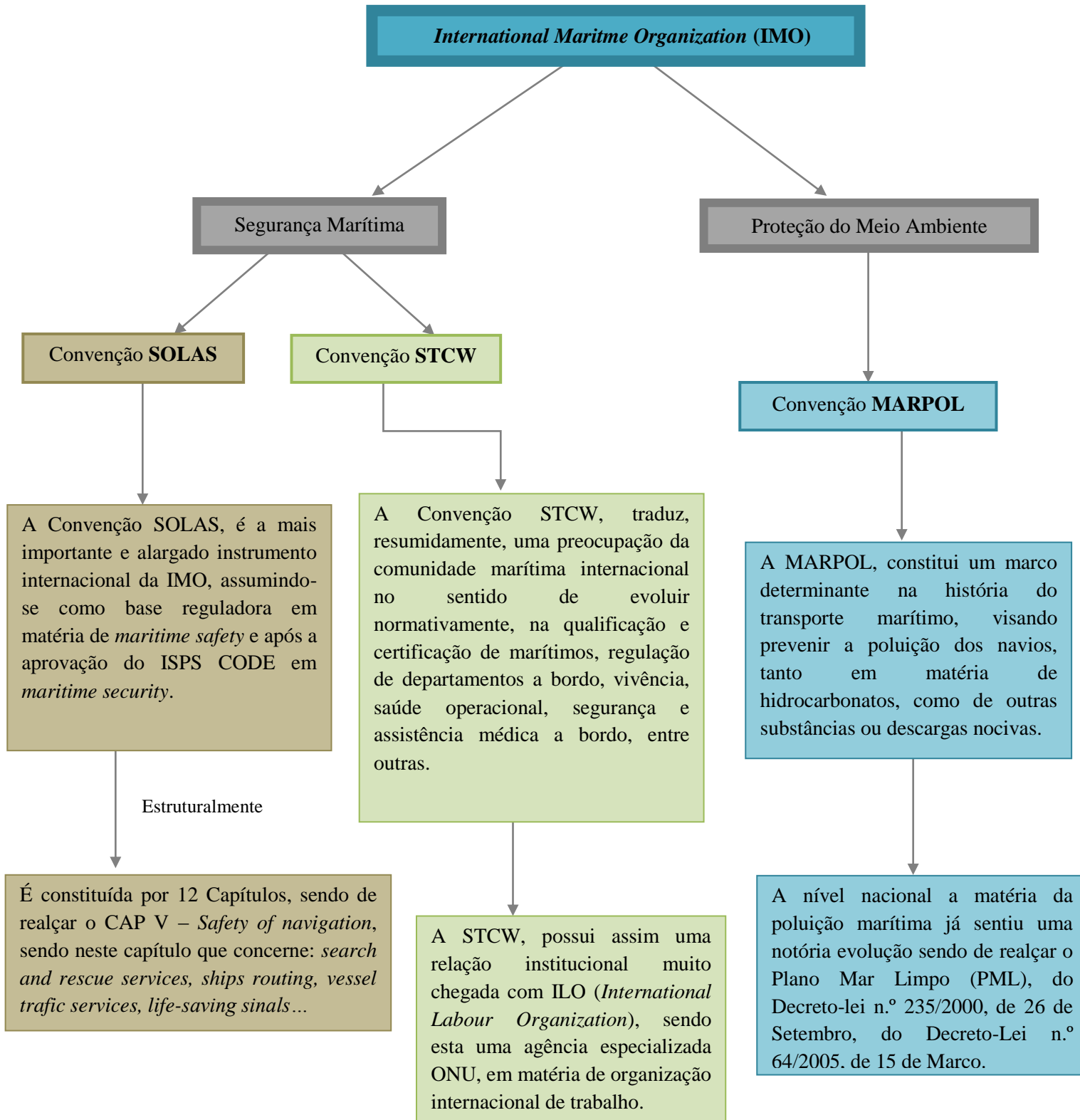


Diagrama 1: Representação das três principais convenções da IMO (Fonte: autor)

Apesar do papel preponderante exercido pela IMO, que outras instituições das NU intervêm positivamente no transporte marítimo sendo de realçar: a Comissão para a legislação Comercial Internacional (UNCITRAL), a Conferencia para o comércio e o



desenvolvimento (CNUCED – UNCTAD), a Organização Internacional do Trabalho (OIT – ILO) e por fim a própria Assembleia-Geral das Nações Unidas.

No panorama nacional, a relação Portugal/ILO apresenta-se como uma relação histórica que conheceu um salto qualitativo nos anos 90, em muito graças à forte “cumplicidade político - institucional”, mas também de um financiamento português beneficiando os países Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP). Um exemplo concreto da situação supramencionada, ocorreu na conferência da ILO de 2000, aquando do convite efetuado a Sua Excelência Presidente da República Jorge Sampaio, no qual segundo este: «Portugal encara com otimismo o papel da ILO no mundo atual e entende que deve contribuir para que esta organização internacional disponha dos meios necessários para que possa realizar plenamente a sua indispensável função de fórum de regulação social do desenvolvimento económico e do progresso social» (ILO, 2008).

## ***2.2. European Maritime Safety Agency (EMSA)***

A Agência Europeia para a Segurança Marítima (AESM), em inglês designada por *European Maritime Safety Agency* (EMSA), foi criada em 2003, como resposta a um conjunto de acidentes marítimos que culminaram no naufrágio do petroleiro “Erika”, ao largo da costa francesa, em 1999 e no naufrágio do petroleiro “Prestige” ao largo da costa espanhola em 2002. Estas sucessivas tragédias marítimas levaram a UE a reforçar a segurança marítima através da implementação de várias medidas legislativas, entre as quais a criação da EMSA. Surgia assim, um organismo que funcionava como um braço técnico e operacional para os decisores políticos nos mais variados assuntos que envolvessem a segurança marítima. Este organismo, foi assim empregue nesta perspetiva e tem vindo a ser solicitada a prestar apoio à Comissão Europeia e aos Estados-Membros, em domínios de segurança fundamentais, trabalhando em simultâneo e coordenadamente com estes e acompanhando a forma como os diversos Estados e organizações aplicam a legislação comunitária (Pedra, 2012, *et. al.*). Assim, esta organização tem como objetivo global e central contribuir significativamente para uma progressiva melhoria da segurança nas águas da UE, sendo necessário uma grande articulação e coordenação com entidades e organismos externos, fruto do grande envolvimento que a UE possui no transporte marítimo.





Desde a sua fundação que a AESM/EMSA tem vindo a crescer em dimensão e no número de tarefas que lhe são atribuídas. De acordo com a entrevista dada por Markku Mylly, Diretor Executivo da EMSA, à Revista de Marinha, de Junho de 2013, podemos simplificar os pontos chave no seguinte diagrama:

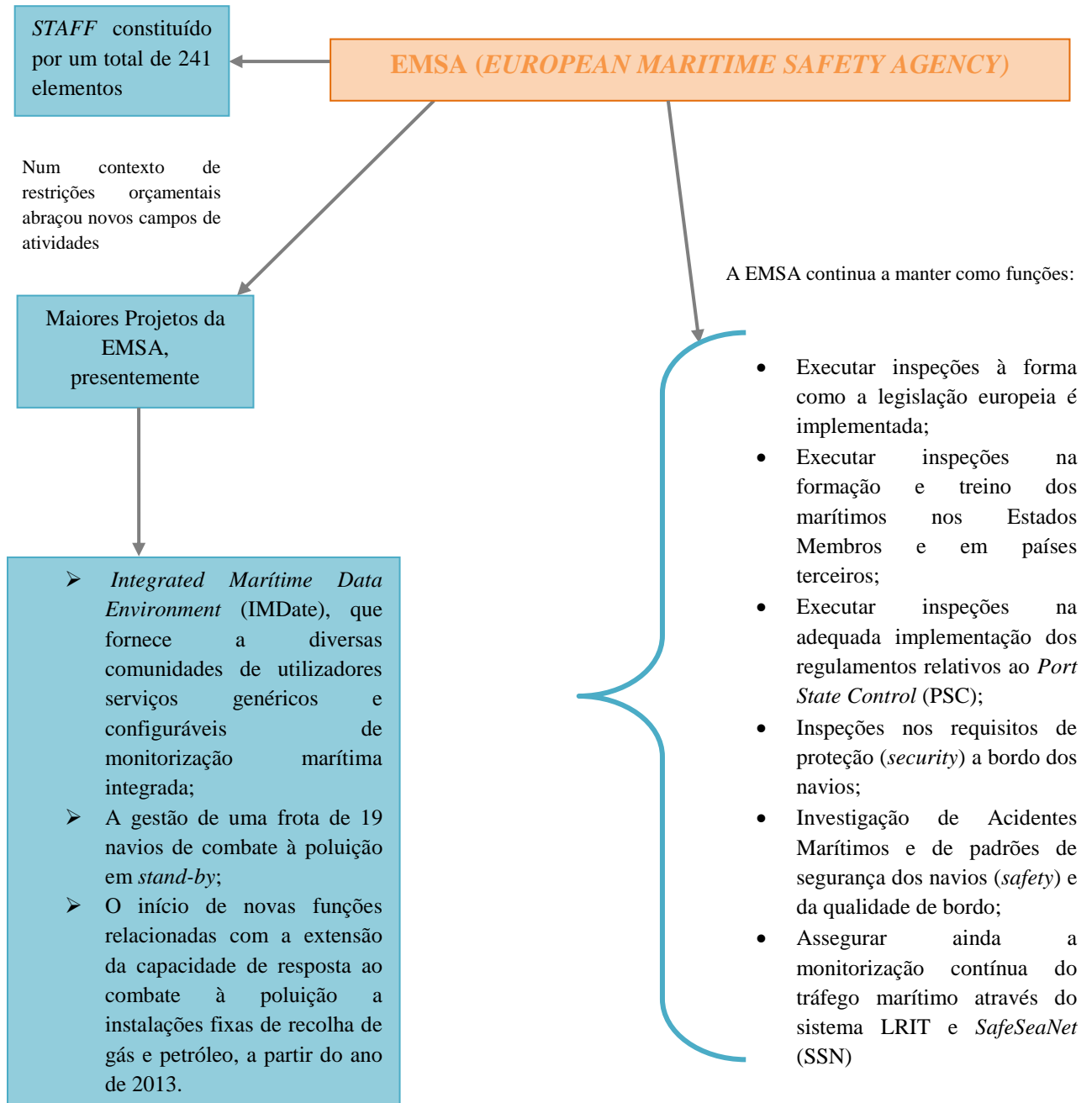


Diagrama 2: Representação das incumbências da EMSA (Fonte: autor)

A UE possui uma costa imensa constituída por milhares de quilómetros de quadrados e por centenas de portos, tornando-se então vital que o transporte marítimo se



efetue de uma forma segura para a navegação, mas também para o meio envolvente. Neste contexto, a EMSA foi dotada de responsabilidades técnicas para avaliar os sistemas de controlo por parte dos Estados nos seus portos, analisar estatisticamente navios que escalem os portos da UE, analisar os dados das inspeções efetuadas aos navios, bem como efetuar avaliações de riscos que conjuntamente com os dados adquiridos permitirão melhorar continuamente o desempenho dos Estados em relação aos seus portos. Com a Diretiva 2009/16/EC, publicada em 17 de junho de 2009 tendo entrado em vigor a 1 de janeiro de 2011 foi então introduzido um novo regime de inspeções para o *Port State Control* (PSC). Posto isto, e de acordo com o Diretor Executivo da EMSA, os objetivos têm vindo a ser cumpridos, menos inspeções por navio, melhor seleção dos navios alvo de inspeção e conseqüentemente uma melhor cobertura, permitindo uma maior eficiência vs eficácia<sup>5</sup>.

Salienta-se também, que a criação e regulação efetuada pela EMSA em relação à rede *SafeSeaNet* (SSN), sistema de acompanhamento a navios que transportam cargas perigosas (garantindo dados para inquéritos em caso de acidentes) passou a ser também a plataforma de comunicação do sistema de controlo de inspeções do PSC. Com o intuito de melhorar a segurança da navegação nas águas da UE e conseqüentemente do meio ambiente, a EMSA foi incumbida de missões operacionais no domínio da resposta à poluição por hidrocarbonetos, da vigilância por satélite e da Identificação e Seguimento de Navios de Longa Distância (LRIT – *Long Range Identification and Tracking of Ships*). Conseqüentemente, e como já supramencionado, esta é responsável pela gestão da rede europeia SSN e *CleanSeaNet* (CSN). Deste modo, de acordo com José Rodrigues Pedra “A SSN interliga um grande número de autoridades marítimas de toda a Europa. As informações contidas nas mensagens são reunidas a partir de várias fontes locais, as denominadas autoridades locais competentes, como centros costeiros e as autoridades portuárias”. A CSN por seu lado, é “uma rede de vigilância por satélite para a deteção de marés negras, que visa dissuadir os derrames de hidrocarbonetos, provocados pelos petroleiros e outros navios que limpam os seus tanques de carga ou combustível no mar. O sistema fornece imagens obtidas via satélite, que ajudam a fazer uma identificação e localização inicial das descargas de hidrocarbonetos.” (Pedra, 2012, pp. 159, *et. al.*).

---

<sup>5</sup> No decurso do ano de 2012, 17 navios foram banidos por períodos superiores a 3 meses. Já em Janeiro de 2013 um navio foi pela primeira vez banido por um período superior a 12 meses. Assim, o treino dos inspetores responsáveis pelo *port state control* é um fator chave no sucesso destes procedimentos e resultados.



Assim, enquanto que a CSN possui um papel operacional na vigilância da poluição ambiental e no apoio a atividades de resposta à ocorrência de acidentes graves, fruto da sua capacidade de deteção, a SSN, por seu lado, visa acompanhar os navios que transportam cargas perigosas, interligando um grande número de Autoridades Portuárias (Pedra, 2012, *et. al.*). Ainda neste contexto, e causando a poluição por hidrocarbonetos um forte impacto no ambiente, nas economias locais e na pesca, a EMSA foi incumbida de desenvolver uma rede de navios, equipamentos e outros recursos para apoiar os Estados-Membros a combaterem a poluição causada pelos transportes marítimos. Nesta base, a Agência contrata navios comerciais que rapidamente podem ser transformados em navios de combate à poluição.

Pese embora as águas da UE tenham vindo a ficar mais seguras até aos dias de hoje, certo é que ainda continuam a ocorrer centenas de acidentes por ano. Consequentemente, e com o intuito de a segurança nos mares não cessar de melhorar, é fundamental aprender com os erros cometidos, por forma a que estes não se voltem a repetir. Torna-se portanto lógico, que se deva procurar e implementar um sistema coerente, de elevada qualidade, que seja capaz de investigar todos os acidentes e incidentes e que permitam um amplo acesso aos resultados da respetiva investigação. Assim, a entrada em vigor da diretiva 2009/18/CE, de 17 de junho, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, cria a metodologia comum de investigação de sinistros marítimos, que foi adotada em 9 de dezembro de 2011 pelo Regulamento (UE) n.º 1286/2011.

Posto isto, a EMSA, além de prestar assistência à Comissão e aos Estados-Membros, no que diz respeito a facilitar a implementação da metodologia comum e o apoio do quadro permanente de cooperação, tem como objetivo construir e manter uma base de dados de acidentes e incidentes marítimos, num formato comum a preencher por parte desses Estados.

Por fim e em jeito de conclusão, uma das questões que pode ser colocada, enquadrada nestes dois subcapítulos é: qual relação que existe entre a EMSA e a IMO? Assim, Markku Mylly responde da seguinte forma:

“A IMO é o regulador mundial da indústria do transporte marítimo (*shipping*). A EMSA apoia os trabalhos da Comissão e a definição das suas políticas relativas às questões tratadas na IMO, especialmente o papel da Comissão na coordenação com os Estados Membros das posições da União Europeia. Na prática, elementos da EMSA participam nos



comités especializados da IMO juntamente com os seus colegas da Comissão. Os pontos de vista da União Europeia, naturalmente, são transmitidos formalmente através dos representantes da Comissão.”

## **2.3. Situação Nacional**

A globalização e o surgimento do Direito Internacional Marítimo (DIM) vieram delimitar as ações marítimas dos Estados, criando áreas de soberania ou jurisdição dos Estados Costeiros. Consequentemente, surgiu a necessidade de controlar, a todos os níveis, os espaços marítimos jurisdicionais.

A ação do Estado nos seus espaços é, naturalmente, de imposição ao cumprimento da lei e que se pode denominar de Autoridade do Estado no mar. Tendo em vista a complexidade dessas ações e das mais variadas especificidades que envolvem, surge a necessidade de ter um sistema interdepartamental que, de forma coordenada, aja em prol dos interesses do Estado.

### **2.3.1. Sistema de Autoridade Marítima (SAM)**

A atuação dos Estados no contexto da segurança do mar, varia de acordo com as questões geográficas, económicas, históricas e culturais.

Na esfera nacional, e fruto da extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, os poderes que o Estado Português nelas exerce, encontram-se explanados na Lei nº 34/2006, de 28 de julho. Assim, este capítulo começará por abordar os desenvolvimentos históricos do Sistema de Autoridade Marítima (SAM) até aos dias de hoje, focando o papel da AMN, detalhando posteriormente, a intervenção dos principais atores na segurança dos mares.

O presente trabalho não é, nem pretende ser, uma súpula histórica no que concerne à evolução da autoridade marítima. Contudo, importa situar alguns dos momentos mais marcantes deste modelo, que possui as suas origens na forma de exercício do capitão do porto, datadas do início do século XIX, e que desde então se têm verificado sinergias orgânicas, logísticas e funcionais, que provêm de uma atuação otimizada e racional dos meios da Marinha.

Consideram-se entre outros factos históricos, “os primeiros dados conhecidos de existência de capitães de portos, no ano de 1801, a nomeação do capitão do Porto de Lisboa, em 1805, a determinação para o capitão do porto não permitir a entrada ou saída de



navios sem levar práctico da barra, em 1834, o primeiro esquema jurídico instituído para controlo, exame e inspeção de navios estrangeiros, no ano de 1854, a criação do Corpo da Polícia Marítima do Porto de Lisboa que permitia a criação de corpos idênticos em Leixões e no Porto, em 1919, bem como Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, quarto, e atual, Regulamento Geral das Capitánias (RGC) e por fim a aprovação do quadro legal do SAM em 1984” (Diogo, 2003, pp. 38 e 39). Verifica-se assim, que a legislação da Autoridade Marítima (AM) tem sido alvo de várias alterações ao longo dos anos.

Enquadrado neste contexto e a 15 de maio de 1974, foi promulgada a Lei Orgânica<sup>6</sup> (Decreto-Lei n.º 203/74, 15 de maio) do primeiro Governo provisório, após a revolução de 25 de abril de 1974<sup>7</sup>. Esta, substituiu o Ministério da Marinha pelo Ministério da Defesa Nacional, criando ainda na dependência do Ministério do Equipamento Social, a Secretaria de Estado da Marinha Mercante e na dependência do Ministério da Coordenação Económica, o Subsecretário de Estado das Pescas, que no decorrer desse mesmo ano passaria a Secretário de Estado das Pescas.

O SAM tal como o conhecemos atualmente, foi resultado da iniciativa legislativa de 1984, com a publicação do Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de setembro, atualmente revogado. O presente diploma, definiu e criou o primeiro SAM<sup>8</sup> de “ âmbito de aplicação nacional”, na direta dependência do CEMA<sup>9</sup>. Nesse mesmo Decreto-Lei, são institucionalizadas na sua dependência, a Direção - Geral de Marinha, como órgão central do sistema de autoridade marítima, que detinha por função o apoio técnico aos órgãos que integravam essa estrutura<sup>10</sup>, os órgãos consultivos da Comissão do Domínio Público Marítimo, a Comissão Nacional contra a Poluição do Mar e a Comissão para o Estudo do Aproveitamento do Leito do Mar<sup>11</sup>, bem como os departamentos marítimos<sup>12</sup>, como órgãos regionais do sistema de autoridade marítima, com a finalidade de assegurar o cumprimento das disposições legais nas respetivas áreas de jurisdição. Como órgãos locais são criadas as capitánias dos portos<sup>13</sup>, na dependência direta dos chefes de departamentos marítimos e

<sup>6</sup> Decreto-Lei n.º 203/74, de 15 de maio, definido como a política de descolonização, no qual o Governo compromete-se a alcançar uma solução política baseada no princípio da autodeterminação.

<sup>7</sup> Refere-se a um período da história de Portugal resultante de um movimento social, ocorrido a 25 de abril de 1974, que depôs o regime ditatorial do Estado Novo, vigente desde 1933, e iniciou um processo que viria a terminar com a implantação de um regime democrático e com a entrada em vigor da nova Constituição a 25 de abril de 1976, com uma forte orientação socialista na sua origem.

<sup>8</sup> Garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional

<sup>9</sup> Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de setembro, artigo 1.º.

<sup>10</sup> *idem*, artigo 3.º.

<sup>11</sup> *idem*, artigo 4.º.

<sup>12</sup> *idem*, artigo 8.º.

<sup>13</sup> *idem*, artigo 10.º.



ainda os delegados marítimos<sup>14</sup> dependentes dos capitães dos portos. Por fim, é de referir que é neste Decreto-lei que se extingue a Direção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo, transitando para a Direção Geral de Marinha as funções, o pessoal e os valores patrimoniais que integravam a referida Direção<sup>15</sup>. (Silveira, 2012)

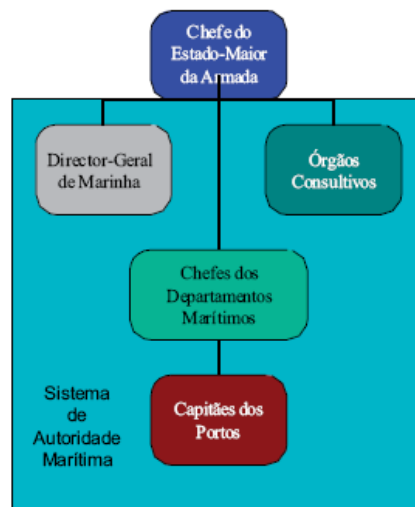


Figura 4: Autoridade Marítima entre 1984 e 1995 (Fonte: Cândido, 2011)

Seguidamente, e com o surgimento da Lei Orgânica do XII Governo Constitucional (Decreto-Lei n.º 451/91, de 4 de dezembro) o SAM referente ao Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de setembro, passou a depender diretamente do Ministro da Defesa Nacional (MDN), podendo no entanto, os referidos poderes encontrarem-se delegados no CEMA (Decreto-Lei n.º 49/93, de 26 de fevereiro –Lei Orgânica da Marinha - LOMAR).

No ano de 1919, e por necessidade institucional de existir um corpo de polícia especializado nas questões da averiguação marítima foi criada a Polícia Marítima (PM). Os cabos-de-mar, seus efetivos, efetuavam o policiamento nas áreas de jurisdição das capitánias, sendo que a partir de 1920 começaram a deter competências na fiscalização e na investigação. Posteriormente, em 1995, através do Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de

<sup>14</sup> Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, artigo 11.º.

<sup>15</sup> Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, artigo 14.º.



setembro, é criada, na estrutura do SAM, a PM, como uma força policial armada e uniformizada dotada de competências nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM e composta por militares e agentes militarizados da Marinha<sup>16</sup>.

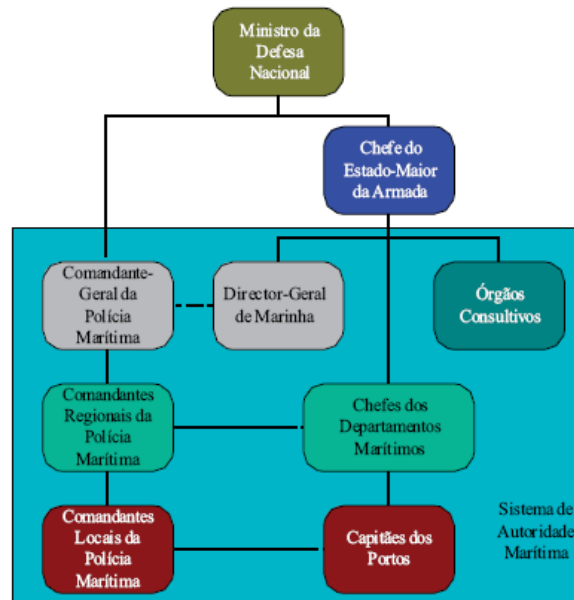


Figura 5: Autoridade Marítima entre 1995 e 2002 (Fonte: Cândido, 2011)

As novas realidades e os novos desafios que se foram apresentando à segurança marítima, com o passar do tempo, levaram à necessidade de aperfeiçoar e desenvolver conhecimentos e capacidades técnicas por forma a combater os riscos e ameaças ao largo da nossa extensa costa. Assim, após as reavaliações efetuadas nas características, tipos de entidades, serviços e órgãos com responsabilidades no exercício de autoridade marítima, surgiu um novo conceito de SAM, com um carácter transversal e incorporando todas as entidades civis e militares, com responsabilidades na área da AM. Com a institucionalização dos Decretos-leis n.º 43/2002<sup>17</sup>, 44/2002<sup>18</sup>, 45/2002<sup>19</sup>, 46/2002<sup>20</sup> e 49/2002, de 2 de março e com a consequente adoção do novo conceito do SAM criaram-se as garantias de uma maior eficácia na utilização dos meios afetos ao pilar basilar da Autoridade do Estado no Mar, em missões próprias ou em colaboração com outras

<sup>16</sup> Decreto-lei n.º 248/95, de 21 de setembro artigo 1.º.

<sup>17</sup> Decreto-lei n.º 43/2002, criou o SAM e a AMN e estabeleceu os respetivos âmbitos e atribuições.

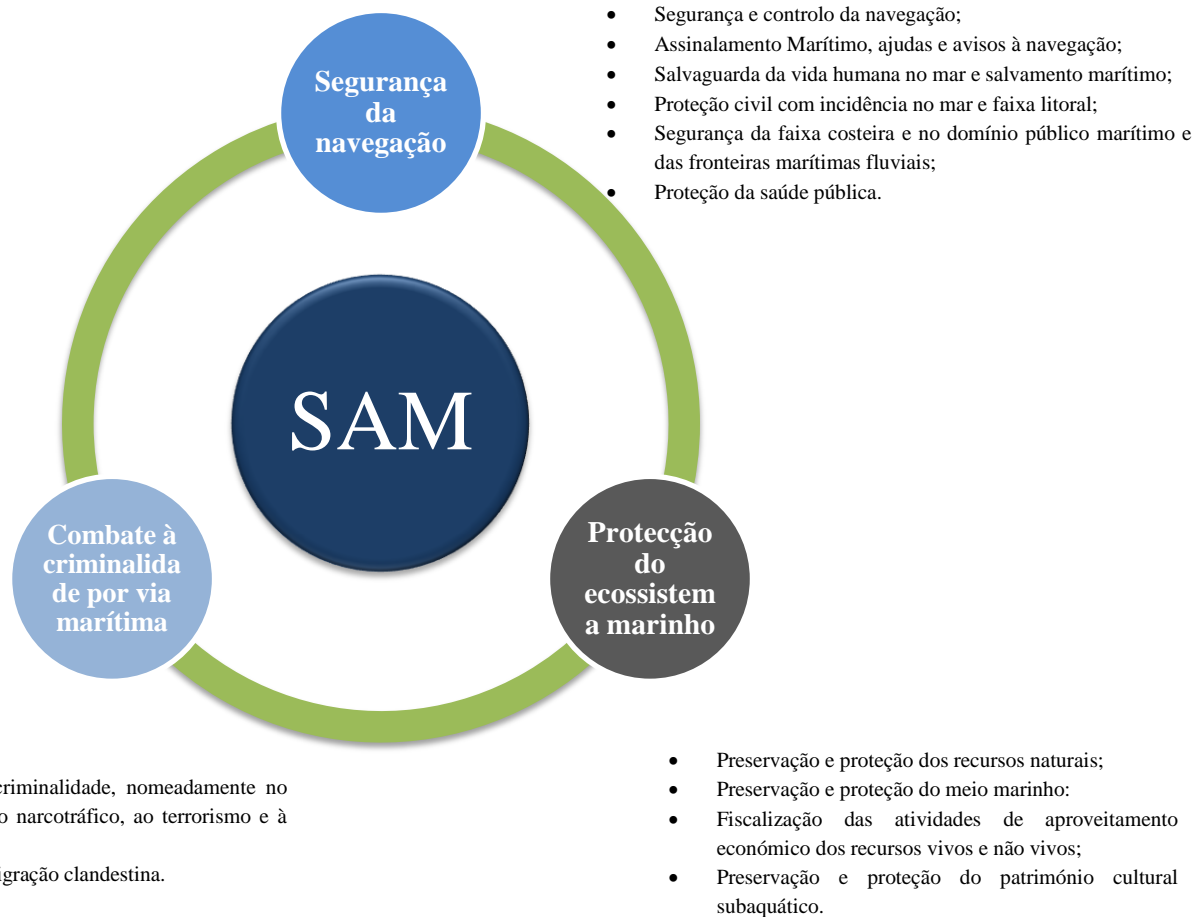
<sup>18</sup> Decreto-lei n.º 44/2002, definiu a estrutura, organização, funcionamento e competências da AMN e respetivos órgãos e serviços, e criou a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), como estrutura hierárquica, na AMN.

<sup>19</sup> Decreto-lei n.º 45/2002, estabeleceu o regime das contraordenações a aplicar nos casos dos ilícitos ocorridos nas áreas sob jurisdição da AMN.

<sup>20</sup> Decreto-lei n.º 46/2002, estabeleceu as atribuições e competências das autoridades portuárias no âmbito da segurança marítima e portuária e a sua coordenação com as demais autoridades..



entidades. Este sistema entre outras atribuições (Esquema 1) que lhe sejam atribuídas por lei, apresenta-se com a finalidade máxima de garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional<sup>21</sup>.



Esquema 1: Resumo das atribuições do SAM (Fonte: Velho Gouveia, 2013)

<sup>21</sup> Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março artigo 6.º.





A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

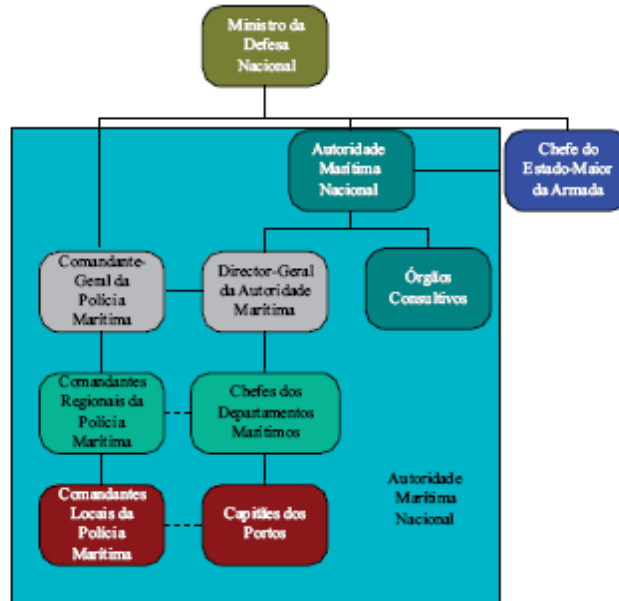
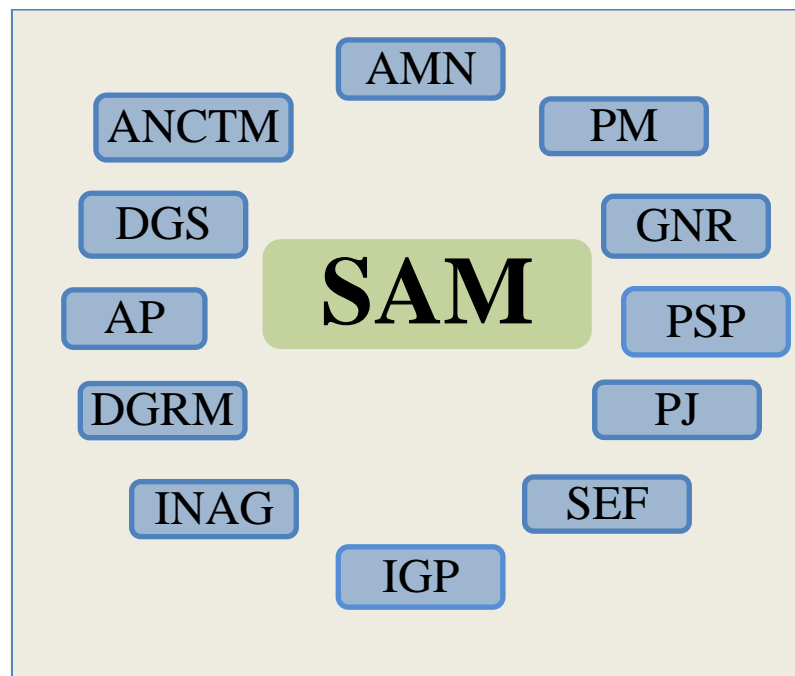


Figura 6: Autoridade Marítima a partir de 2002 (Fonte: Cândido, 2011)

O novo SAM, agregado à sua transversalidade, fez com que na sua organização, houvesse entidades de vários ministérios, algo que não acontecia anteriormente.



Esquema 2: Entidades que exercem o poder de autoridade marítima (Fonte: autor)



De entre as várias entidades com competências no exercício da de autoridade marítima, é de salientar a AMN, entidade que desempenha uma posição fulcral no domínio da segurança marítima. Deste modo, importa clarificar que se por um lado se apresenta como a entidade que constitui o topo hierárquico responsável pela administração e coordenação das atividades a executar pela Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelos restantes órgãos da Marinha no quadro do SAM, entidade essa que é, por inerência, o Almirante CEMA por outro lado, designa o conjunto de órgãos e serviços que, integrados na Marinha exercem o poder de autoridade marítima (Monteiro, 2012, *et. al.*).

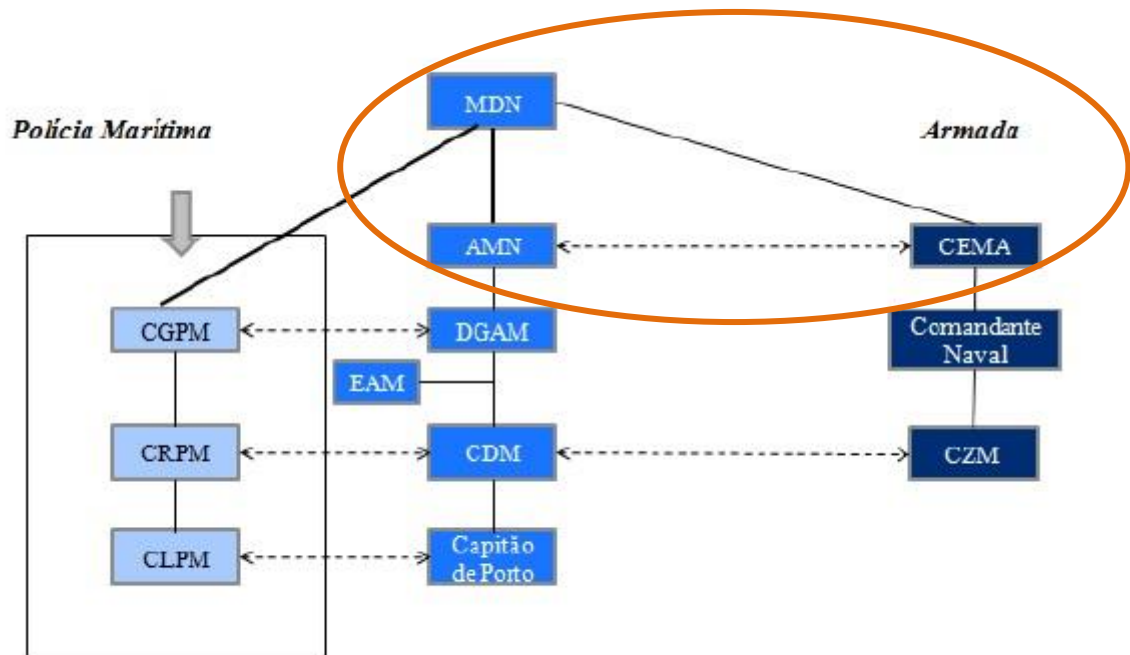
Neste entendimento, a criação da AMN permitiu garantir uma maior eficácia na utilização dos meios afetos à Marinha, no exercício das atividades de autoridade marítima.

Após esta breve contextualização histórica, torna-se fundamental definir e esclarecer o que se entende por: SAM, AM e AMN. Posto isto, e tendo como referência o Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março, pode-se afirmar que por SAM<sup>22</sup> “entende-se o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima”. Já por AM<sup>23</sup> entende-se “ o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos atos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício da fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional”. De acordo com o Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de março, artigo 4.º que revoga o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, afirma-se que a “AMN apresenta-se como a entidade responsável por coordenar as atividades, de âmbito nacional, a executar pela Armada, DGAM e pelo Comandante-Geral da Polícia Marítima (CGPM), nos espaços sob nossa jurisdição e no quadro de atribuições definidas no SAM, com observância das orientações definidas pelo MDN, que aprova por sua vez, o orçamento destinado à AMN.” Por fim e segundo o mesmo diploma, conclui-se que o CEMA é, por inerência, a AMN, dependendo nesta qualidade diretamente do MDN (Organograma, 1).

---

<sup>22</sup> Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março artigo 2.º.

<sup>23</sup> *Idem*, artigo 3.º.



Organograma 1: Estrutura da Autoridade Marítima Nacional (Fonte: Autoridade Marítima Nacional)

Com o quadro legislativo supramencionado, toda a estrutura agora designada por AMN, de acordo com o Decreto-Lei n.º 122/2011, de 29 de Dezembro (Leio Orgânica do MDN) está integrada nas “Outras Estruturas”. A promulgação das Leis Orgânicas do Ministério da Defesa Nacional (tanto a do ano de 2009 como a de 2011) tem sempre reconhecido a AMN, num artigo dedicado às “outras estruturas”, que se encontra fora do capítulo dedicado estritamente ao ramo das FA.

Contudo, apesar dessa especificidade, a AMN (organismo que se encontra separado das Forças Armadas - Marinha), o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo e o Instituto Hidrográfico (IH), encontram-se integrados na LOMAR, que detalha o funcionamento e organização das três estruturas<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> LOMAR, 2011, Secção IX – “Outros órgãos que integram sistemas regulados por legislação própria e que asseguram o cumprimento de missões particulares”.



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto



Organograma 2: Simplificação da Organização do MDN (Fonte: Cunha Lopes, 2012)

Assim sendo, apesar de funcionar no seio do MDN e de a DGAM ser um serviço da Marinha, a AMN não depende das FA. O seu papel, é sim corporizado pelos capitães de porto, que exprimem em si a AM, e a respetiva lei orgânica, dotando-se de mecanismos legais, administrativos e técnicos que lhe permitem ter uma visão integrada, dos espaços e das atividades sobre três áreas horizontais: safety, security e serviços de repartição e conservatória (Cândido, 2011).

Verifica-se então, que o SAM possui um vasto leque de atribuições e entidades, sendo de realçar a DGAM, como órgão central da AMN, materializada pelas competências do capitão de porto, que permite assegurar: funções de autoridade marítima, salvamento e socorro marítimo, segurança da navegação, funções de carácter técnico administrativo, registo patrimonial de embarcações, contraordenações, proteção e conservação do domínio público marítimo e ainda pesca, aquicultura e atividades conexas.

O Capitão de Porto constitui-se assim, como um verdadeiro núcleo agregador do SAM e o alicerce funcional da AMN, graças à sua autoridade de polícia e de polícia criminal – Comandante Local da PM - agregada à entidade que exerce a autoridade marítima – Capitão de Porto.

Concluindo, a questão do poder do Estado no mar, é um assunto bastante complexo e em constante evolução, uma vez que a seu sucesso depende de uma rápida adaptação à



realidade. Esta evolução, é assim fruto do aparecimento de novas convenções internacionais, e das alterações às mesmas, com vista à melhoria da segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar.

Primeiramente, importa reforçar a noção de que tratando-se, o SAM, de um órgão de extrema importância na execução do poder do Estado nas suas áreas marítimas de soberania e jurisdição, preservação e conservação dos recursos marinhos, combate a ilícitos e às ameaças provenientes do mar, bem como à salvaguarda da vida humana no mar, a transversalidade à estrutura do Estado que o novo conceito de SAM (2002) apresenta, é fulcral para a obtenção dos objetivos do mesmo. Permitindo num único sistema, englobar diferentes entidades com capacidades e competências específicas, facilitando a obtenção de melhores resultados.

Em segundo lugar, o aproveitamento das capacidades da Marinha em uso do SAM, tanto ao nível do material, mas também ao nível do pessoal, enriquece a estrutura e projeta o poder do Estado até ao limite das suas áreas de jurisdição. A Marinha, é sem dúvidas, o pilar do poder do Estado no mar não só a nível militar, mas também no âmbito da autoridade marítima.

Finalizando, a AMN pode ser definida como uma estrutura paralela à marinha, que integra o SAM e projeta uma das incumbências mais importantes, as missões não militares.



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

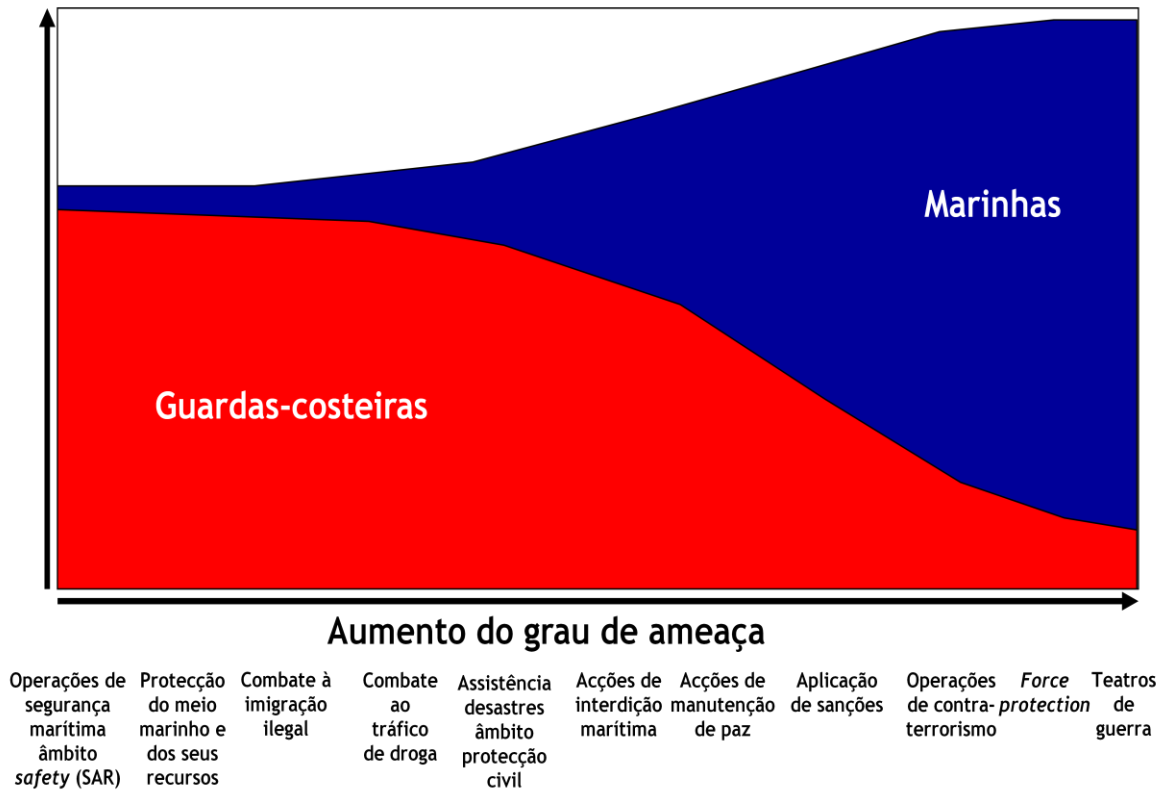
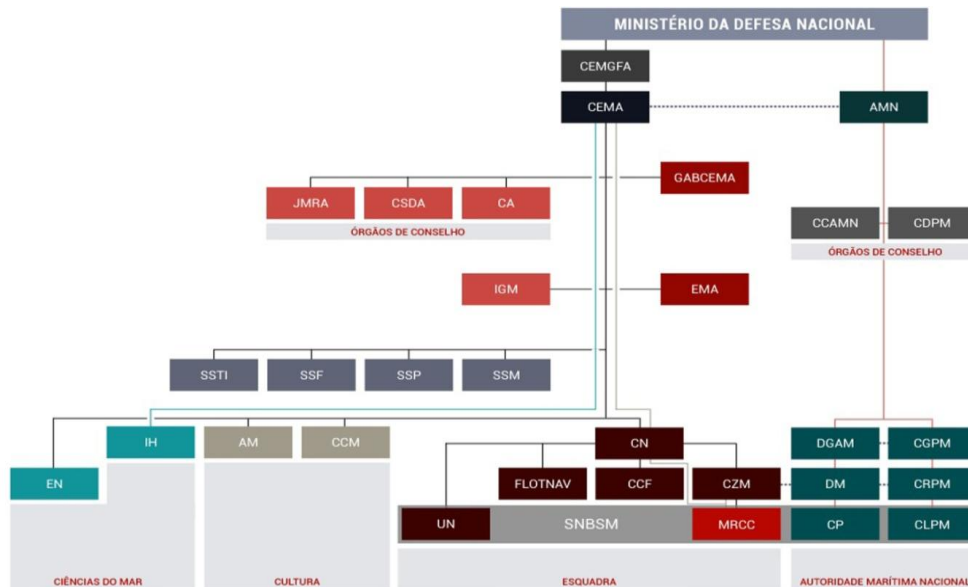


Figura 7: A função da Guarda Costeira vs. Marinha de Guerra (Fonte: Velho Gouveia, adaptado de Geoffrey Till, 2014)





- Armada
- ..... Inerência legal / Acumulação de funções
- Autoridade Marítima Nacional (Regulado por legislação própria)
- Serviço Nacional de Busca e Salvamento Marítimo (Regulado por legislação própria)
- Instituto Hidrográfico (Regulado por legislação própria)

Organograma 3: Organização estrutural da Marinha Portuguesa (Fonte: Marinha Portuguesa, 2013)

### 2.3.2. Principais atores neste âmbito

A importância da Marinha e da AMN, na persecução do objetivo da segurança de todos aqueles que andam no mar, fica bem latente não só na simbiose existente entre estes dois organismos, mas também por ambos se encontrarem integrados no Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo (SNBSM).

Como já anteriormente referido, existe um grande número de entidades com responsabilidades nos espaços molhados, que direta ou indiretamente, tentam salvaguardar a vida humana ou o meio marinho. Essas entidades, acabam por intimamente estarem relacionadas ou até mesmo incorporadas no SNBSM, como se verá adiante.

A assistência a pessoas em perigo no mar, tem sido sempre um dos aspetos fulcrais para os Estados ribeirinhos, deste modo, foi aprovado pelo Decreto do Governo n.º 35/85 de 16 de agosto, a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, de 1979, que se assumiu como o primeiro passo para o estabelecimento mundial de socorro. Entre outras considerações importantes, a convenção supramencionada, visa, através do estabelecimento de um plano internacional de busca e salvamento, dar resposta às necessidades do tráfego marítimo no que diz respeito ao salvamento de pessoas no meio marítimo. É de referir, que entre outras medidas mandatórias, a convenção, divide os mares em 13 áreas SAR (*Serach and Rescue*), que por sua vez as divide em SRR (*Serach and Rescue Regions*), sendo cada país, nessa área, responsável pela busca e salvamento. Prescreve também o uso, por parte de quem detém responsabilidades em conduções de ações SAR, do MERSAR<sup>25</sup> e do IMOSAR<sup>26</sup>, substituídos posteriormente pelo manual IAMSAR<sup>27</sup>, fruto do esforço conjunto entre a IMO e a ICAO<sup>28</sup>. É de acentuar também, a criação do MSC (*Maritime Safety Committee*), a formulação de medidas preparatórias para

<sup>25</sup> MERSAR (publicado pela IMO em 1971) - Manual de Busca e Salvamento para Navios Mercantes.

<sup>26</sup> IMOSAR (publicado em 1978) - Manual de Busca e Salvamento da OMI.

<sup>27</sup> IAMSAR – *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue*

<sup>28</sup> ICAO - *International Civil Aviation Organization*



a criação dos MRCC (*Maritime Rescue Co-ordination Centre*) / MRSC (*Maritime Rescue Sub Centre*) e elaboração do plano SAR internacional (Guerreiro, 2012, *et. al.*).

Posteriormente, e com a institucionalização do Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro, foi criado o SNBSM<sup>29</sup>. Este é dirigido pelo MDN, que se apresenta como a autoridade nacional responsável pelo cumprimento da Convenção SAR de 1979.<sup>30</sup> O sistema supramencionado, compreende uma Estrutura Principal, uma Estrutura Auxiliar e as normas para a coordenação de meios aéreos. A estrutura principal do Sistema, incorpora o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo (SBSM), responsável pelas ações de busca e salvamento relativas a acidentes ocorridos com navios e embarcações e que, funciona no âmbito da Marinha, sendo este dirigido pelo Almirante CEMA, que é por inerência a AMN. O SBSM assimila os centros coordenadores (MRCC/MRSC), as unidades de vigilância costeira, as unidades de busca e salvamento e as unidades navais de busca e salvamento<sup>31</sup>. Compreende também, uma estrutura auxiliar de busca e salvamento marítimo, composta por um conjunto alargado de entidades, que colaboram a pedido com os MRCC/MRSC e cujas suas capacidades são bastante passíveis de poder cooperar no sucesso das operações a efetuar nesta problemática, de interesse internacional (Guerreiro, 2012, *et. al.*).

Por seu lado, a Força Aérea Portuguesa (FAP) integra o SNBSM, prestando auxílio através dos seus meios aéreos em exercício de missões de busca e salvamento no mar, sendo estes conduzidos pelos centros de coordenação de busca e salvamento (RCC)<sup>32</sup>, operados sob a coordenação do MRCC ou MRSC da respetiva SRR, em ações que envolvam busca e salvamento a navios ou embarcações<sup>33</sup> (CITAN, 2014).

---

<sup>29</sup> Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de Janeiro, Preâmbulo.

<sup>30</sup> Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de Janeiro, artigo 2.º.

<sup>31</sup> Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de Janeiro de 1994

<sup>32</sup> RCC - *Rescue Coordination Center*

<sup>33</sup> O Serviço de Busca e Salvamento Marítimo e o serviço de Busca e Salvamento Aéreo cooperam estreitamente entre si nas ações de salvamento no mar, cabendo aos respetivos CEM's estabelecer diretivas com vista a assegurar a cooperação entre órgãos dos serviços anteriormente referidos.





Diagrama 3: Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo (Fonte: autor, adaptado de Guerreiro, 2012.)

Por outro lado, embora a regulamentação e o seu cumprimento sejam imprescindíveis, não são por si só suficientes para cumprir os objetivos pretendidos no âmbito da busca e salvamento marítimo, sendo para tal necessário o uso de equipamentos, sistemas de informação, posicionamento, seguimento e de controlo de navegação marítima. Posto isto, todos os sistemas apresentam-se com uma importância extrema no contributo da segurança da navegação.

A nível nacional, a cooperação não encontra paralelo quando falamos em segurança marítima. Um exemplo dessa situação ocorre nas relações de simbiose existentes entre os MRCC e os Capitães de Porto. Sendo o nosso país escasso em recursos, esta cooperação na área SAR e de socorro no domínio público hídrico, permite um forte vínculo, traduzindo-se este na racionalização do emprego de meios e em respostas operacionais eficazes. Para este facto, muito contribuem os respetivos ramos com os meios militares a desempenhar as funções de serviço de público de elevada importância, de uma forma exemplar e com uma elevada eficácia.

Concluindo, existindo uma perfeita coordenação interdepartamental (dado a existência de um vasto conjunto de entidades, organismos e departamentos públicos com responsabilidades nos espaços marítimos), uma boa organização, discernimento, respeito mútuo, espírito colaborativo, bom senso e pensamento nacional, em vez de uma grande descentralização das competências, asseguram-se respostas operacionais bastante eficazes,



certificando a poupança de importantes recursos financeiros, na resposta a este desiderato internacional (Guerreiro, 2012, *et. al.*).

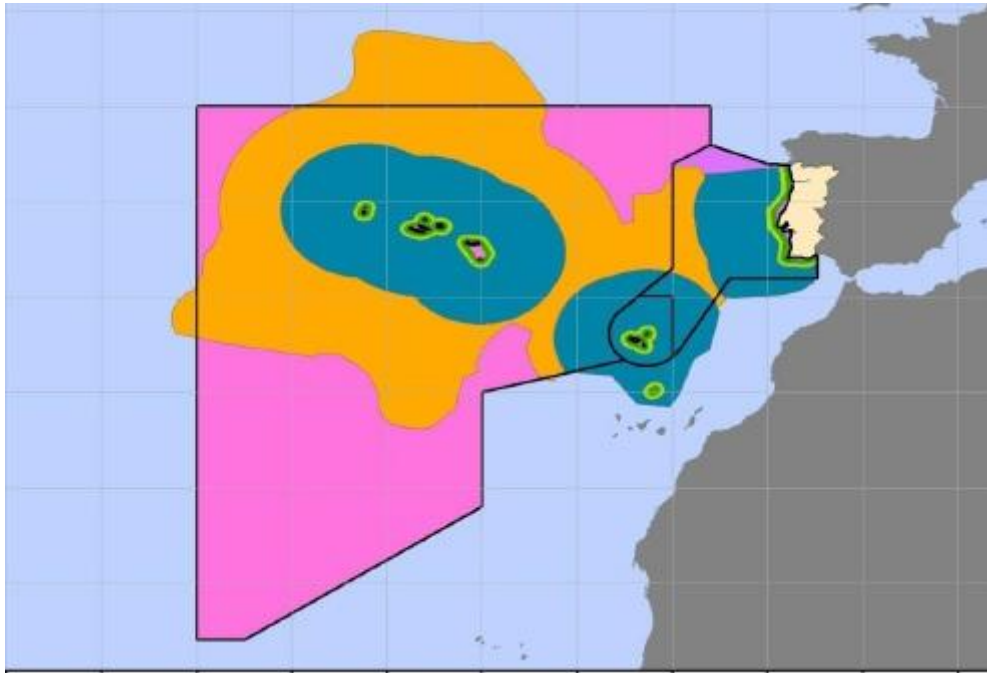


Figura 8: Áreas sob responsabilidade, jurisdição e soberania nacional, integradas com a reclamação de extensão da PC (Fonte: Bessa Pacheco, 2012)

### 2.3.3. Sistemas para Controlo da Navegação Marítima

Para qualquer nação marítima, como Portugal, saber o que se passa nos seus espaços de jurisdição marítima torna-se uma tarefa primordial. Não só para garantir, a soberania dessas mesmas áreas, mas também para permitir uma resposta mais rápida a qualquer sinistro que aconteça.

Ao longo deste capítulo procurar-se-á definir o conceito de Conhecimento Situacional Marítimo (CSM) e caracterizar os sistemas principais que contribuem para a consolidação desse conhecimento.

Assim, de acordo com António Marques e Dias Correia, o CSM, “define-se como a criação de saber acerca do espaço de ação ou de envolvimento, que será o espaço marítimo de interesse (permanente ou conjuntural), com o objetivo de, entre outras finalidades, prever, identificar e localizar situações anómalas e assim propiciar tomada de decisões



atempadas e mais informadas, que levam a que as ações subseqüentes provoquem os efeitos desejados no tempo e na medida dos interesses de quem os toma” (Marques e Correia, 2012, p. 190, *et. al.*).

No remanescente deste capítulo e tendo como base o modelo OODA: (Observar, Orientar, Decidir e Atuar) procurar-se-á descrever alguns sistemas que contribuem para o CSM, focando então quatro parâmetros: vigilância, controle, intervenção e partilha.

### → **OBSERVAR**

- *Navigation Satellite with Time and Ranging – Global Positioning System (NAVSTAR-GPS)*

O sistema de posicionamento global, conhecido por Global Positioning System (GPS) é um sistema de posicionamento por satélite, por vezes incorretamente designado de sistema de navegação, que tem como finalidade máxima determinar a posição de um recetor à superfície da terra. (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

- *Differential Global Positioning System (DGPS)*

O DGPS, ou GPS diferencial, é um sistema que permite melhorar a precisão de uma posição. Inicialmente, antes de 1 de Maio de 2000, a quando da existência do Standard Potioning Service<sup>34</sup> (SPS) e do Precise Positioning Sevice<sup>35</sup> (PPS) este sistema corrigia a degradação ativada no serviço SPS. Numa estação terrestre captava os sinais dos satélites corrigindo diversos erros, enviando posteriormente sinais rádio que eram recebidos por recetores de DGPS, aumentando a precisão das posições calculadas. Como uma mais-valia, este sistema permite medição e aviso (em tempo real), em caso de falha do sistema de GPS.

A nível nacional, o objetivo principal desta rede é a ajuda a navegação marítima, melhorando a segurança da navegação em águas nacionais, estando o respetivo sinal disponível para todos os utilizadores gratuitamente, bastando dispor de um recetor e cobrindo toda a nossa costa conjuntamente com as estações de Rota e do Cabo Finisterra (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

---

<sup>34</sup> O serviço SPS proporciona uma menor precisão na medição do tempo de percurso, sendo que a sua precisão era na ordem dos 100 metros.

<sup>35</sup> O serviço PPS usado apenas pelo Departamento de Defesa dos EUA era constituído por uma rigor horizontal de 15 metros.

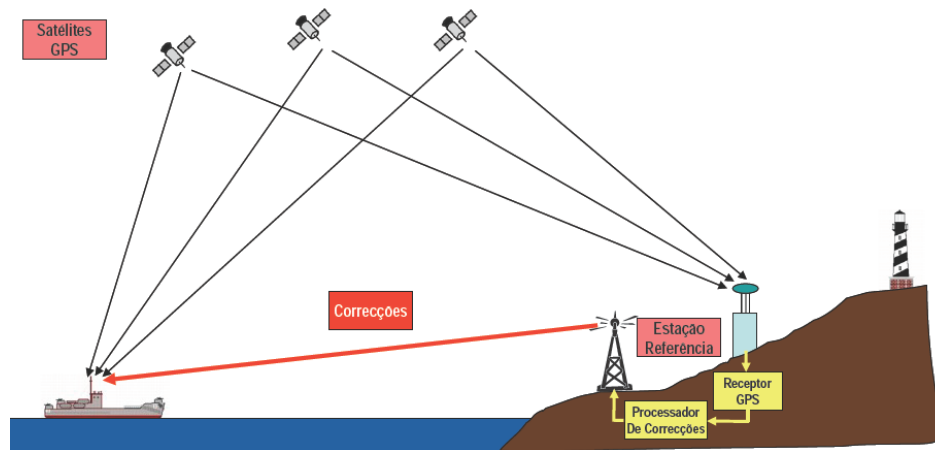


Figura 9: Funcionamento do GPS Diferencial (Fonte: IH, 2010)

- Carta Eletrónica

A Carta Eletrónica de Navegação, apresenta-se como o equivalente<sup>36</sup> à carta náutica em papel, bastando para isso que esteja conforme as normas OHI S-57/3<sup>a</sup> edição. A nível nacional, são produzidas pelo Instituto Hidrográfico (IH) e são apresentadas/ lidas num equipamento certificado: *Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)*.

➤ Sistemas de comunicação e radiolocalização

- *Hight Frequency (HF)*, *Very Hight Frequency (VHF)* e *SATCOM*

As comunicações marítimas ocorrem essencialmente nas bandas HF (3 aos 30 MHz), VHF (30 aos 300 MHz) e depois em bandas mais altas recorrendo para isto a diversos tipos de satélites. Assim, a banda HF é utilizada primordialmente pelas Marinhas de Guerra que não possuem capacidade de satélite autónoma. Na banda VHF é de realçar o plano de frequências para o Serviço Móvel Marítimo (SMM). Já no domínio das comunicações por satélite, destaca-se a INMARSAT<sup>37</sup>, que disponibiliza entre outros serviços, a voz e acesso ao correio eletrónico (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

<sup>36</sup> No dia 1 de julho de 2002 entrou em vigor uma revisão da Convenção SOLAS da IMO que no capítulo V, sobre segurança da Navegação conferiu às cartas eletrónicas de navegação equivalência relativamente às tradicionais cartas de papel.

<sup>37</sup> <http://www.inmarsat.com/>



Concluindo, todos estes meios de comunicação têm como finalidade permitir que os navios comuniquem com estações terrestres por forma a que se consiga obter um conjunto de elementos informacionais que só por si possibilitem esclarecer o panorama marítimo (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

- *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* , *Emergency Position Indicator Radio Beacon (EPIRB)* e *COSmicheskaya Systema Poiska Aariynyich Sudov – Search And Rescue Satellite Aided Tracking System (COSPAS-SARSAT)*

O GMDSS surgiu no âmbito da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS 1974). De acordo com António Marques e Armando Correia (2012) o GMDSS “ é um conjunto de procedimentos, tipos de equipamentos<sup>38</sup> e protocolos de comunicações que, utilizados de forma coerente, propiciam o incremento da segurança da navegação, tornando mais rápida e mais fácil o salvamento de uma embarcação ou aeronave em dificuldade”. Permite também o aviso atempado das autoridades em terra, mas também da navegação que se encontra nas proximidades da respetiva área, que perante um pedido de socorro possibilita um emprego eficaz dos meios SAR (*Search and Rescue*), proporcionando eficácia, eficiência e coordenação em todo este processo.

Ainda no seio desta problemática é de referir que todos os navios devem ser equipados com um equipamento que sirva para enviar, automaticamente, uma chamada de socorro, em caso de acidente – EPIRB7. Reforça-se também a papel fundamental representado pelo COPAS-SARSAT, que com um simples premir de um botão aciona um envio de uma mensagem de alerta de socorro e de segurança.

➤ Sistemas de deteção, localização e identificação

- Radar

O RADAR (*Radio Detection And Ranging*) é um sistema que permite detetar objetos a longas distâncias. Este baseia-se na emissão de impulsos curtos e dirigidos de

---

<sup>38</sup> O conjunto de equipamentos a bordo depende da área em que o navio opera, existindo quatro áreas, designadas por A1 a A4.



feixes de onda eletromagnéticas de super alta frequência ou *Super High Frequency* (SHF) que, ao serem refletidos num obstáculo, retornam à antena emissora quando ela se encontra numa janela de tempo dedicada à receção de ondas refletidas. A distância é obtida entre a duração do trajeto de ida e volta das ondas que se propagam à velocidade da luz. Já a orientação da antena emissora/recetora permite indicar a direção (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

- Sistemas eletro-óticos

Os sistemas eletro-óticos são utilizados em terra pelo Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC) e no mar pelos navios que exercem a autoridade do Estado no mar.

O SIVICC além de informação radar e *Automatic Identification System* (AIS) é constituído por sistemas eletro-óticos com um alcance até 20 km o que muitas vezes permite confirmar visualmente a deteção feita pelo radar e os dados fornecidos pelo AIS (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

- AIS

O sistema AIS funciona numa banda VHF<sup>39</sup> marítima pelo que muitas vezes o seu alcance se encontra dependente da altura da antena, no entanto, em termos médios o seu alcance anda na ordem das 24 milhas. O AIS envia automaticamente mensagens de dados formatadas com identificação, posição e as características das plataformas onde se encontra instalado, os (MMSI - Maritime Mobile Service Identity, indicativo de chamada, tipo de navio, boca...) dados sobre a viagem (ETA/ETD, tipo de carga...) e dados dinâmicos (posição GPS, velocidade, rumo...) (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

- *Long Range Identification and Tracking* (LRIT)

O sistema LRIT, que terminou com as limitações de alcance por parte do AIS, tem como objetivo o seguimento, por parte de cada país, dos seus navios de bandeira, sujeitos à regulamentação SOLAS<sup>40</sup>. Os sistemas de bordo enviam informações padronizadas de posição através de ligações de dados via satélite. A implementação deste último e dos

---

<sup>39</sup> VHF - *Very High Frequency*.

<sup>40</sup> Navios com mais de 300 toneladas



respetivos Centros de Dados possibilita a fusão e troca de informações entre os sistemas de controlo de tráfego marítimo e os sistemas SAR, próprios de cada país (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

→ **ORIENTAR**

- Sistemas de informação, comando e controlo

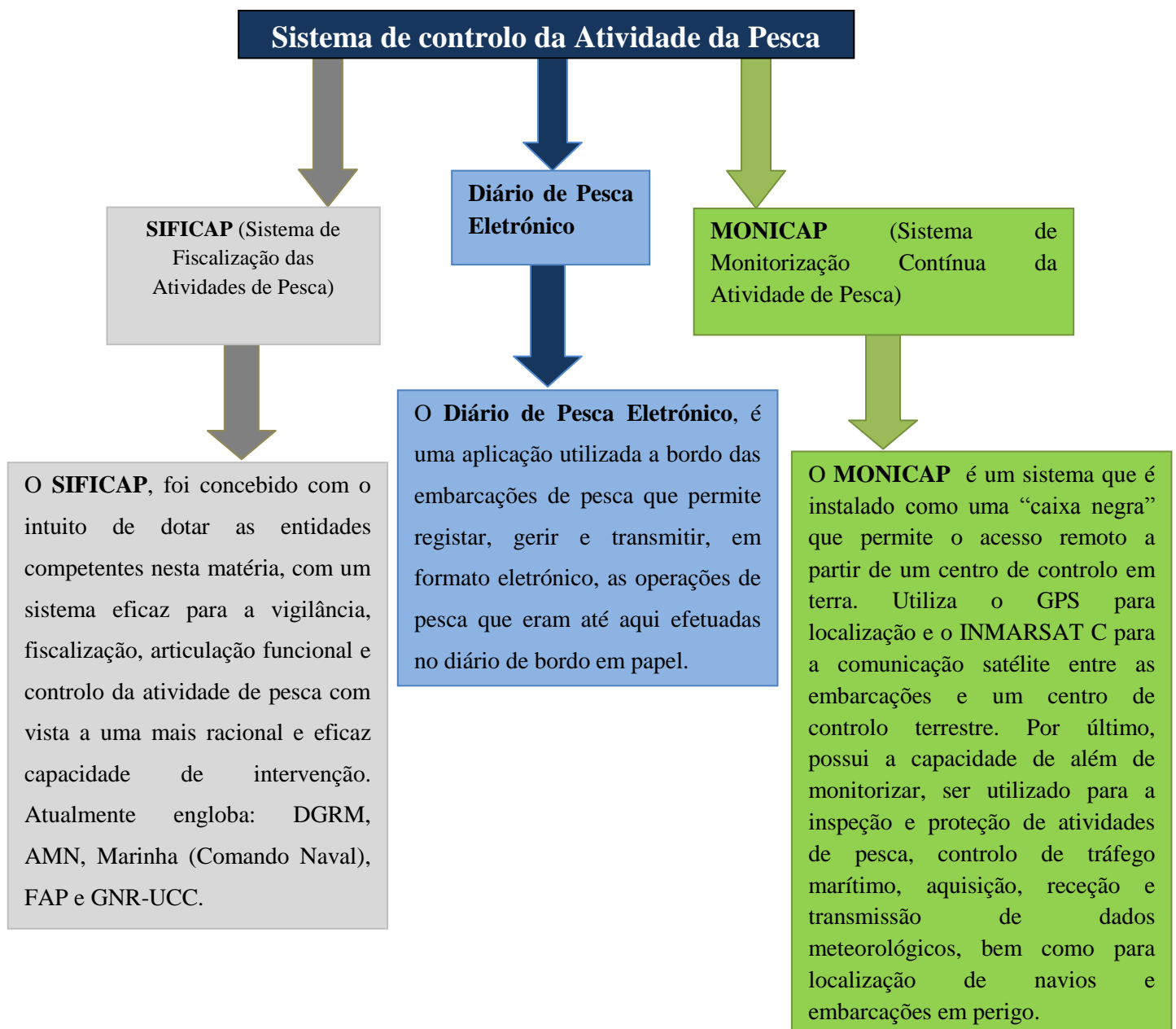


Diagrama 4: Funcionamento dos sistemas de controlo da atividade de pesca (Fonte: autor)



- *Maritime Command and Control Information System (MCCIS)*

O *Maritime Command and Control Information System (MCCIS)* é um sistema militar de Comando Controlo e Informação (C2I) para o ambiente marítimo. Este sistema mais não faz, do que com base em mapas geográficos apresentar a informação, processada por várias fontes de informação permitindo compilar e disseminar o panorama operacional marítimo *Recognized Maritime Picture (RMP)* (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

- *Virtual Regional Maritime Traffic Centre (V- RMTC)*

O sistema de informação *Virtual Regional Maritime Traffic Centre (V-RMTC)* foi criado com o intuito de melhorar a segurança marítima no Mediterrâneo e Mar Negro. É suportado por uma rede que interliga os centros das Marinhas participantes, proporcionando informação não restrita sobre navios mercantes de 300 ou mais toneladas. Os dados são compilados pelo Comando Naval Italiano (CINCNAV), sendo que a nível nacional quem detém acesso a esta informação é o Centro de Operações Marítimas (COMAR), (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

- V- RMTC 5+5

O sistema V-RMTC 5+5 opera isolado do V-RMTC, sendo que a informação nele veiculado permanece restrita aos países 5+5.<sup>41</sup> Este permite uma troca de informação com bastante interesse operacional fruto do envolvimento das nações do norte de África que contribuem assinalavelmente na compilação do panorama marítimo.

A nível nacional, o V-RMTC 5+5 funciona no COMAR.<sup>42</sup> (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

---

<sup>41</sup> Países 5+5 : França, Itália (entidade fundadora), Malta, Portugal e Espanha + Argélia, Líbia, Marrocos, Mauritânia e Tunísia)

<sup>42</sup> Os países podem optar por pertencer só a esta rede ou á rede global.





- Janela Única Portuária (JUP)

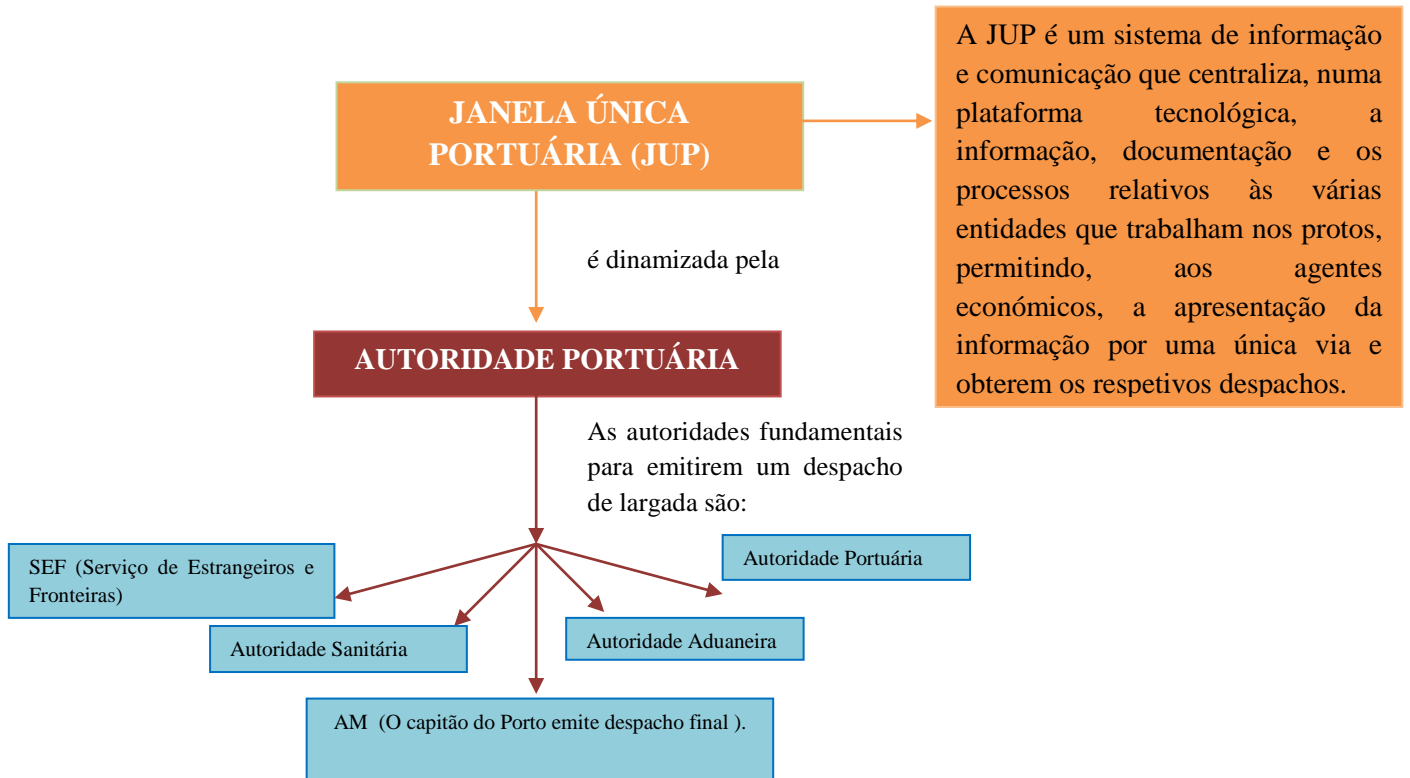


Diagrama 5: Funcionamento da JUP (Fonte: autor)

→ **DECIDIR**

- Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM)

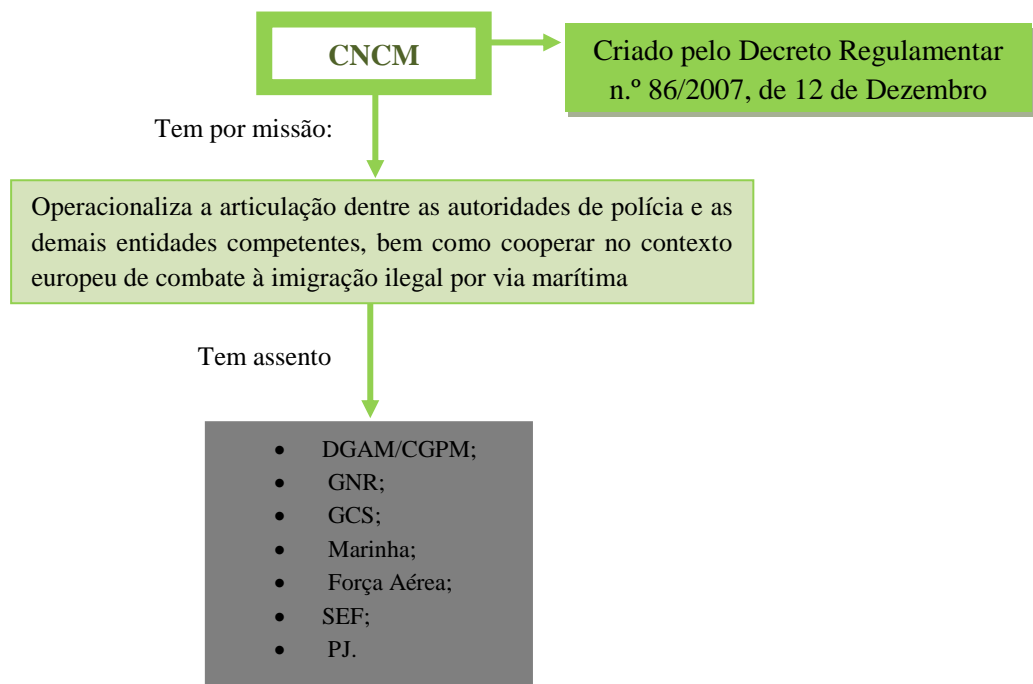


Diagrama 6: Funcionamento do CNCM (Fonte: autor)



- *Vessel traffic Service* (VTS)

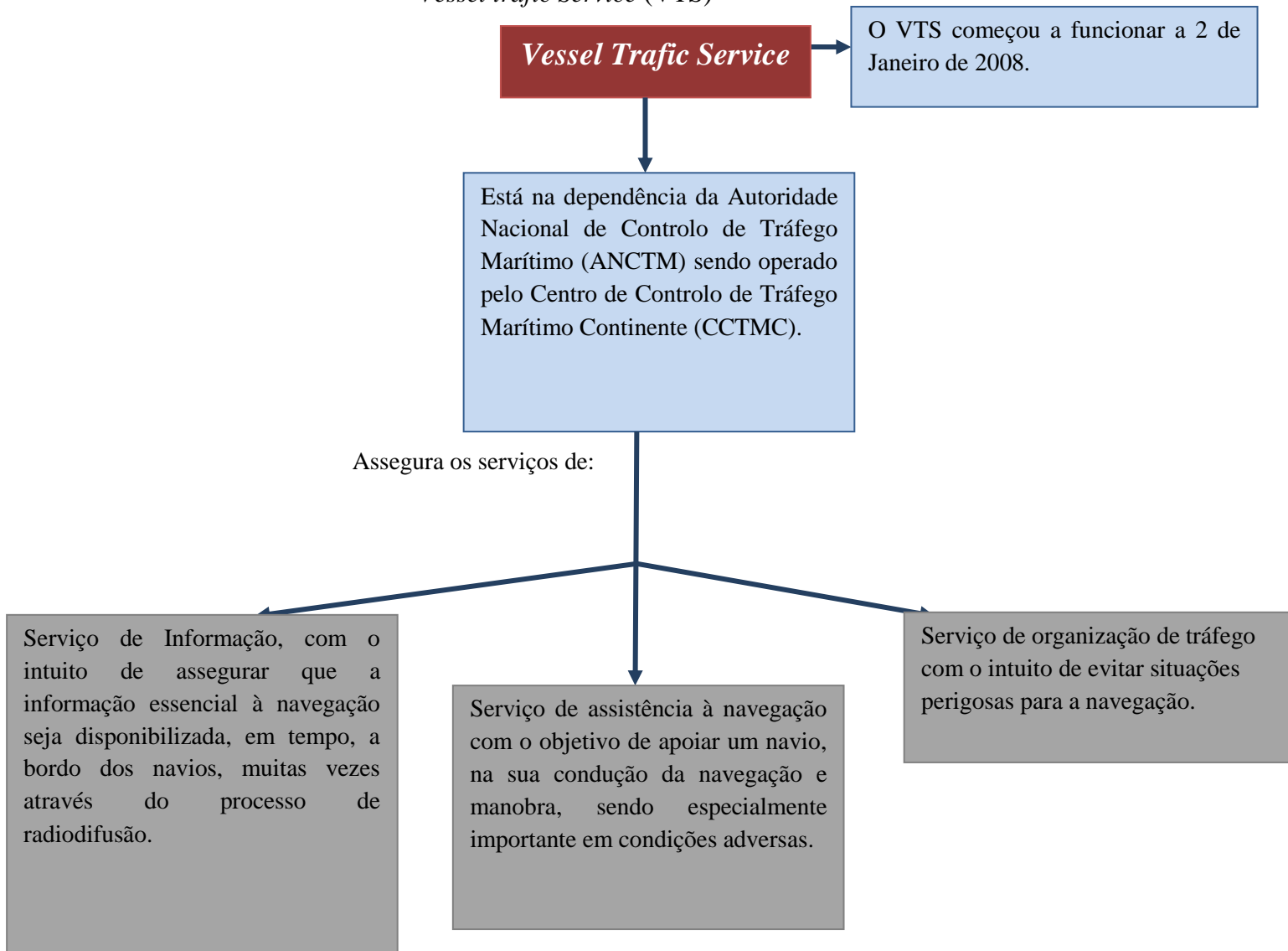


Diagrama 7: VTS (*Vessel traffic Service*) (Fonte: autor)

- Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente – CCTMC

O CCTMC centraliza o VTS costeiro do continente e assim como todas as comunicações efetuadas no âmbito do serviço. Tem entre outras atribuições e em articulação com o Capitão de Porto, a função de aplicar restrições de fundeamento aos navios, operações de busca e salvamento ou qualquer outro facto que possa colocar em perigo o tráfego marítimo, sendo ainda responsável pela absorvência das regras aplicáveis ao Esquema de Separação de Tráfego (EST) (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).



- Centro de Operações Marítimas (COMAR)

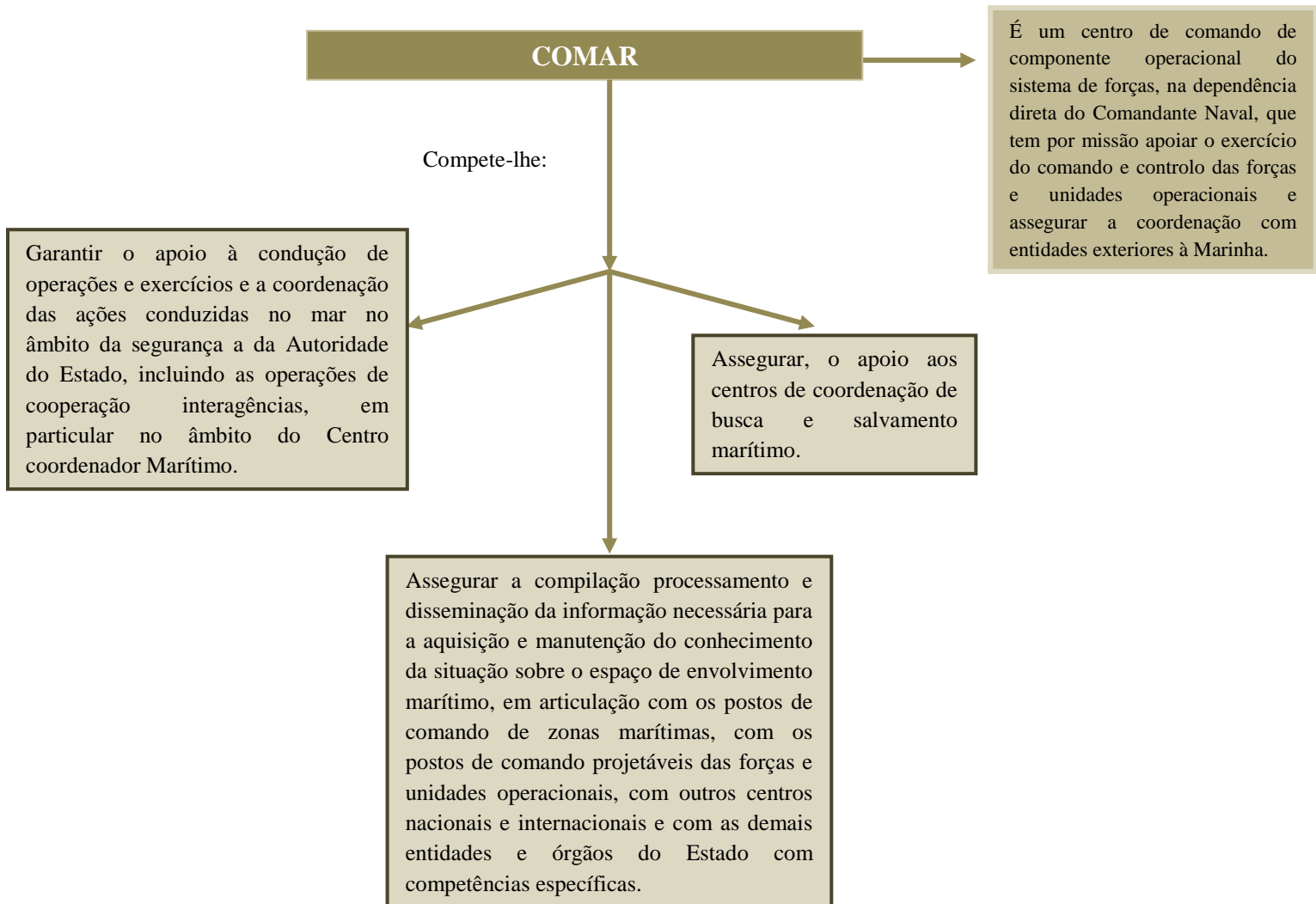


Diagrama 8: Funcionamento do COMAR (Fonte: autor)

- SIVICC

O SIVICC, a quando da sua finalização contará com 20 postos de observação fixos, dois Centros de Comando e Controlo e oito unidades de vigilância móveis. Este sistema é gerido e operado pela Unidade Controlo Costeiro da GNR (UCC-GNR) e tem como objetivo substituir o velho sistema de vigilância de costa, o LAOS, e prevenir a criminalidade, sendo que já opera, H24 (Marques e Correia, 2012, *et.al.*).



- Centro de Controlo e Vigilância de Pescas (CCVP)

O Centro de Controlo e Vigilância de Pescas (CCVP), funciona na dependência do Inspetor de Pescas, ao qual compete garantir a monitorização de embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros abrangidos pelo *Vessel Monitoring System/MONICAP* (VMS). Assegura também o reenvio dos dados à DGAM, CN, UUC-GNR, Comando Operacional da Força Aérea, Comissão Europeia, Organizações Regionais de Pesca e Países terceiros com os quais exista acordos de pesca (Marques e Correia, 2012, *et. al.*).

→ ATUAR

Após termos abordados os pontos de observar, orientar e decidir falta talvez um mais importante, atuar no mar e que assim nos permitirá fechar o respetivo ciclo.

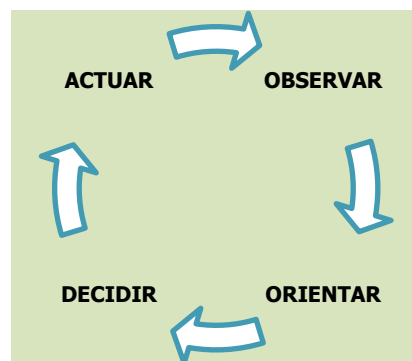


Figura 10: Funcionamento do ciclo OODA (Fonte: autor, adaptado de Marques e Correia, 2012).

Posto isto, para cumprir a missão de autoridade de estado no mar possuímos os meios da Marinha (Fragatas, Corvetas, NPO<sup>43</sup>, Patrulhas, lanchas e helicópteros orgânicos), da AMN, da DGAM, da FAP e da UCC-GNR.

<sup>43</sup> NPO – Navio de Patrulha Oceanica



# CAPÍTULO 3

---

## A PROBLEMÁTICA DOS SINISTROS MARÍTIMOS

### 3.1 Conceitos

### 3.2 Contextualização desta problemática

#### 3.2.1. Consequências dos acidentes

### 3.3 Panorama nacional



## CAPÍTULO 3: A Problemática dos Sinistros Marítimos

### 3.1 Conceitos

A garantia da segurança daqueles que fazem uso de um meio hostil, desconhecido, perigoso e gigantesco como o mar, tem vindo a ser uma preocupação constante ao longo dos séculos da navegação marítima (Gouveia e Soares, *s.d.*). Modernamente, consideram-se ainda as preocupações ambientais, não só por se sentir a necessidade de se proteger dos efeitos inerentes da poluição marítima e das alterações do equilíbrio ambiental, mas também, pelos oceanos se tornarem mais valioso à medida que se vai generalizando na opinião pública a consciência ambiental da preservação do mar (Cunha, 2011).

Posto isto, serve o presente capítulo para abordar, desenvolver e explanar importantes conceitos, necessários para uma melhor compreensão do que se irá desenvolver adiante.

Uma das distinções necessárias a efetuar, prende-se entre **acidente marítimo** e **incidente marítimo**, não só para uma melhor compreensão por parte do leitor, mas também por ser um ponto base e fulcral para o desenvolvimento deste trabalho.

Assim, no panorama internacional e tendo como referência a resolução MSC.255 (84) adotada pelo Comité de Segurança Marítimo<sup>44</sup> ou *Maritime Safety Committee* (MSC) e estabelecida pelo Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes marítimos<sup>45</sup> ir-se-á efetuar a respetiva distinção.

“Considera-se **acidente marítimo**, um acontecimento ou uma sequência de acontecimentos, que tenham resultado em qualquer das ocorrências a seguir, diretamente relacionado com as operações de um navio:

- A morte, ou ferimentos graves numa pessoa;
- A perda de uma pessoa de um navio;
- A perda, suposta perda ou abandono de um navio;
- Um dano material de um navio;
- O encalhe ou incapacitação de um navio, ou o envolvimento de um navio numa colisão;

---

<sup>44</sup> A resolução MSC.255 (84) elaborada pelo Comité de Segurança Marítimo é um código, que se baseia nas melhores práticas na investigação de acidentes marítimos, e de incidentes marítimos, procurando promover a cooperação entre Estados e uma abordagem comum à investigação de acidentes e incidentes marítimos.

<sup>45</sup> Adotado em Novembro de 1997 pela IMO, através da Resolução A.849 (20).



- Um dano material à infraestrutura marítima estranha a um navio, que possa colocar seriamente em perigo a segurança do mesmo, de um outro ou de uma pessoa;
- Danos graves, ou a possibilidade de danos graves ao meio ambiente, provocados pelos danos causados a um navio ou a navios.

Um acidente marítimo não inclui, entretanto, um ato ou uma omissão deliberada, com a intenção de causar danos à segurança de um navio, de uma pessoa ou ao meio ambiente.”

Por conseguinte, um **incidente marítimo** significa “um acontecimento, ou uma sequência de acontecimentos, que não um acidente marítimo, que tenha ocorrido diretamente em relação à operação de um navio e que tenha colocado em perigo ou, que se não for corrigido, pode colocar em perigo a segurança do navio, dos seus ocupantes, de qualquer pessoa ou do meio ambiente.

Um incidente marítimo não inclui, entretanto, um ato ou uma omissão deliberada com a intenção de causar danos à segurança de um navio, de uma pessoa ou ao meio ambiente.”

Ainda de acordo com o supramencionado código (Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos) constata-se que este é o instrumento de base que caracteriza os acidentes e os hierarquiza em termos de importância, em acidentes muito graves, acidentes graves, acidentes menos graves e em simples incidentes.

Posto isto, ao observar-se a Lei nº 18/2012 de 7 de maio<sup>46</sup>, que estabelece normas destinadas a reforçar a segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios, ir-se-á distinguir acidente grave de acidente muito grave.

Assim, entende-se por **acidente grave** “um acidente ocorrido com um navio, que não se inclui na categoria de “acidente muito grave”, que abranja, entre outros acontecimentos, incêndio, explosão, colisão, encalhe, contacto, danos provocados por mau tempo, danos provocados pelo gelo, fissuras no casco ou suspeita de deficiências no casco, e tenha como resultado qualquer uma das seguintes situações:

---

<sup>46</sup> A Lei nº 18/2012 de 7 de Maio transpõem para a ordem jurídica interna a Diretiva nº 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação técnica de acidentes no setor do transporte marítimo e que altera a Diretiva nº 1999/35/CE, do Conselho, de 29 de abril, alterada pela Diretiva nº 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de junho.



- A imobilização das máquinas principais, danos extensivos no alojamento ou danos estruturais graves, tais como a entrada de água no casco, que torne o navio incapaz de prosseguir viagem, uma vez que o mesmo se encontra numa condição que não corresponde substancialmente às disposições das convenções aplicáveis, representando assim um risco para o navio e para as pessoas a bordo ou uma ameaça de risco inaceitável para o ambiente marinho;
- A poluição, independentemente da quantidade;
- Uma avaria ou falha de operação que obrigue ao reboque ou à assistência em terra.”

Por sua vez, ao falar-se de **acidente muito grave** entende-se “um acidente marítimo que envolva a perda total do navio, a perda de vidas humanas ou danos graves para o ambiente.”

Já ao analisar o MSC- MEPC.3/Circular 3, de 18 de dezembro de 2008<sup>47</sup> da IMO, constata-se que **acidente menos grave / *Less serious casualties*** “*are casualties to ships which do not qualify as “very serious casualties” or “serious casualties” and for the purpose of recording useful information also include “marine incidents” which themselves include “hazardous incidents” and “near misses”*”<sup>48</sup>.

Ainda no âmbito desta temática, constata-se que a aceção acidente e a aceção sinistro encontram-se explanadas no regime jurídico português.

De acordo com a legislação nacional, mais concretamente com o Decreto-Lei nº 180/2004, de 27 de Junho<sup>49</sup>, entende-se por acidente “qualquer acidente na aceção do código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos.” Seguidamente e comparando a afirmações/citações anteriores, com o Decreto-Lei nº 265/72<sup>50</sup>, artigo 166.º (*Obrigações do comandante nos sinistros marítimos*) e o artigo 167.º (*Obrigações das autoridades marítimas nos sinistros marítimos*) verifica-se que falar de acidentes marítimos é falar de sinistros marítimos. Por conseguinte, ao analisar-se o Decreto-Lei nº

<sup>47</sup> The MSC-MEPC.3/ Circular 3 aboard the *Casualty- related matters and Reports on Marine Casualties and Incidents (Revised Harmonized reporting procedures- Reports required under SOLAS regulation I/21 and MARPOL, articles 8 and 12)*.

<sup>48</sup> Que traduzido em português significa que: Acidentes menos graves são acidentes de navios que não devem/podem qualificar-se como “acidentes muito graves” ou “acidentes graves” e no sentido de registar informação útil, inclui também “incidentes marítimos” nos quais estão incluídos “incidentes do acaso” e “quase falhas ou erros”.

<sup>49</sup> O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva nº 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação de tráfegos de navios.

<sup>50</sup> O Decreto-Lei nº 265/72, de 31 de julho, aprova o RGC.





44/2002 de 2 de Março<sup>51</sup>, artigo 13.º (*Competências do Capitão de Porto*), apura-se que o Capitão de Porto deve “proceder a inquérito em caso de sinistro marítimo e, relativamente aos acidentes que envolvam feridos ou mortos efetuar diligências processuais necessárias (...)”<sup>52</sup>, apurando-se então, que *sinistros e acidentes* abordam a mesma problemática.

Concluindo, esta situação apenas se verifica no regime jurídico português, a começar pelo RGC, na qual os termos acidentes e sinistros, expõem à mesma condição.

### 3.2 Contextualização desta problemática

Na elaboração deste capítulo e em consonância com tudo o que referimos neste trabalho considerar-se-ão dois níveis de apreciação: o internacional e o nacional. É de salientar que estes não podem ser analisados isoladamente, já que se influenciam, interagem e dependem um do outro.

O fenómeno de globalização a que se tem assistido desde o início do século XXI, tem consumado o mar como uma via privilegiada de transferência de bens, causando um movimento constante das cargas marítimas a uma escala mundial (Monteiro, 2012, *et. al.*). Os países costeiros beneficiam assim, economicamente de todas as atividades enquadradas no panorama marítimo, no entanto encontram-se expostos aos riscos, inerentes a um meio cada vez mais permeável a ameaças (Delfauld, 2005). Riscos esses, que estão geralmente associados a situações de incerteza, causadoras de efeitos negativos, mas que não pressupõem a existência de intenção em provocar dano, decorrendo estes de ações não intencionais (Monteiro, 2012, *et. al.*). Ameaças essas, que se encontram geralmente associadas a uma vontade consciente em causar efeitos negativos, pressupondo, por isso, a intenção do agente que as produz em provocar dano ou em efetuar uma ação ilegal (Monteiro, 2012, *et. al.*). Assim e enaltecendo a finalidade deste trabalho, procurar-se-á analisar os sinistros marítimos causados por danos involuntários – riscos - e não por intenções prejudiciais – ameaças -, mesmo estando-se consciente, que a segurança marítima goza de múltiplos aspetos que contribuem para a segurança dos navios/embarcações.

---

51 O Decreto-Lei nº 44/2002, de 02 de março, estabelece no âmbito do SAM, as atribuições e a organização da AMN e cria a DGAM.

52 Artigo nº 13, nº2 alínea d.

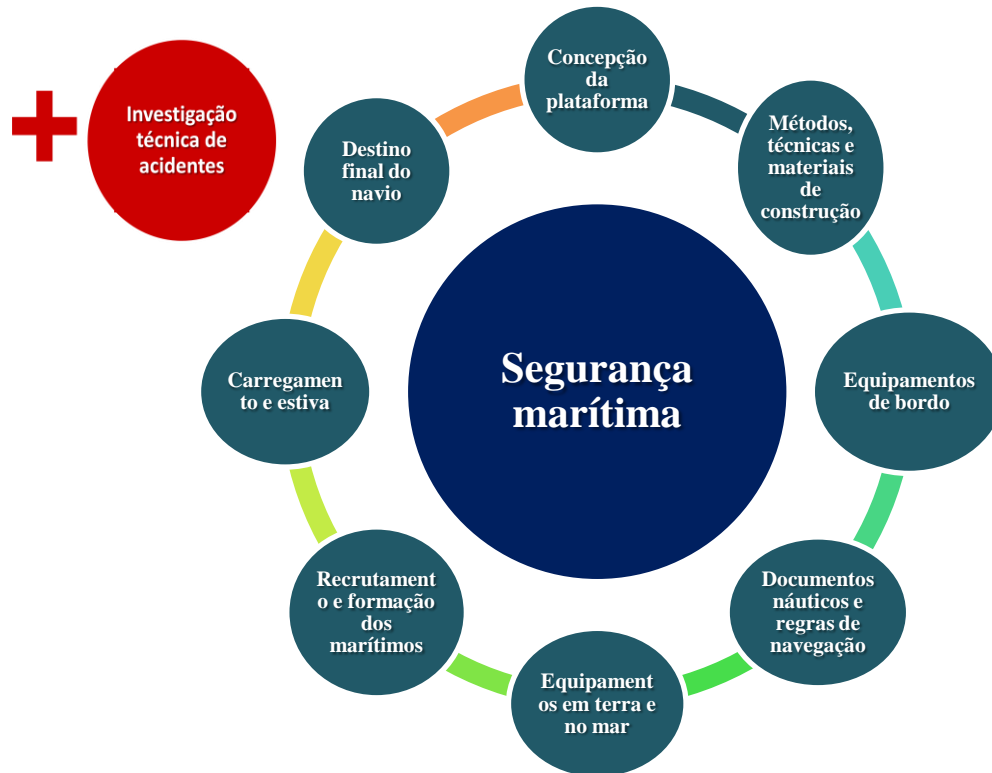


Figura 11: Aspectos que contribuem para a segurança de navios e embarcações (Fonte: Velho Gouveia, 2012)

A segurança nos mares é um objetivo que diariamente tenta ser perseguido e garantido. Contudo, e embora já se tenha verificado enormes avanços enquadrados nesta problemática, todas as medidas implementadas até hoje com o intuito de diminuir o número de sinistros, foram tomadas só após ocorrerem graves acidentes no mar, ora que acarretassem enormes derrames de matérias perigosas, com respetivas consequências socioeconómicas e ambientais, ora que levassem à perda de centenas de vidas no mar. (Gouveia e Diogo, 2012, *et. al.*). Um exemplo concreto desta situação ocorreu com o *Royal Mail Ship (RMS) Titanic*<sup>53</sup>, durante a sua viagem inaugural. Este chocou com um iceberg no oceano atlântico afundando duas horas e quarenta minutos depois, arrastando consigo 1523 pessoas. Este fatídico acidente, despertou assim a comunidade internacional para a necessidade de se criar mecanismos que tentassem minimizar os problemas da segurança marítima, nos seus múltiplos campos de atuação.

A 30 de janeiro de 1914, foi então assinada por vários representantes de nações marítimas, a primeira versão da convenção SOLAS. Todavia, muitos outros continuaram a suceder-se e outras tantas vidas foram perdidas. De acordo com o jornal “O Diário de

<sup>53</sup> O RMS *Titanic* foi uma navio transatlântico da classe *Olympic* operado pela *White Star Line* e construído nos estaleiros de *Harland and Wolff* em *Belfast*, Irlanda do Norte.



Noticias, de 23 de janeiro de 2012” “com base em dados das Nações Unidas, os mares e rios do planeta são uma sepultura para muitos milhares de pessoas, havendo mais de três milhões de navios e embarcações naufragados em todo o mundo” (Gouveia e Diogo, 2012, p. 253, *et. al.*), certo é, que todos estes sinistros contribuíram para a poluição do mar<sup>54</sup>, que só por si possui um impacto direto sobre os vulneráveis ecossistemas marinhos.

Com a Convenção da Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), 1982, artigo 1º entende-se que:

“*Poluição do meio marinho* significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente de substâncias ou de energia no meio marinho incluindo estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida humana, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização e deterioração dos locais de recreio.” Assim sendo, e apesar de existirem diversos tipos de poluição marinha<sup>55</sup>, constituídos por substâncias mais perigosas para o meio envolvente e para os seus recursos, aquela que será focada neste trabalho, devido ao facto de se apresentar como a manifestação mais mediática, será a poluição por hidrocarbonetos<sup>56</sup>.

Tendo como referência dados estatísticos da *International Tanker Owners Pollution Federation Limited* (ITOPF<sup>57</sup>), apresentar-se-ão os principais sinistros, pós Torrey Canyon<sup>58</sup>, que acarretaram os maiores desastres ambientais, bem como a sua respetiva localização.

---

<sup>54</sup> Poluição do mar a que também se pode chamar poluição do meio marinho, ou ainda mais simplesmente poluição marinha.

<sup>55</sup> De acordo com a Comissão Mundial Independente para os Oceanos (CMIO) existe 6 tipos de poluição marinha: por nutrientes, por sedimentos, por toxinas persistentes, por plásticos e por isótopos radioativos.

<sup>56</sup> Poluição por Hidrocarbonetos – Poluição por fuel oil e petróleo bruto, incluindo óleos de lubrificação, resíduos de óleo e produtos refinados que não sejam um produto ou material petroquímico.

<sup>57</sup> [www.iotpf.com](http://www.iotpf.com)

<sup>58</sup> Petroleiro que encalhou em recifes na costa de Inglaterra, libertando 123.000 toneladas de petróleo em 18 de março de 1967



Position	Shipname	Year	Location	Spill size (tonnes)
1	ATLANTIC EMPRESS	1979	Off Tobago, West Indies	287,000
2	ABT SUMMER	1991	700 nautical miles off Angola	260,000
3	CASTILLO DE BELLVER	1983	Off Saldanha Bay, South Africa	252,000
4	AMOCO CADIZ	1978	Off Brittany, France	223,000
5	HAVEN	1991	Genoa, Italy	144,000
6	ODYSSEY	1988	700 nautical miles off Nova Scotia, Canada	132,000
7	TORREY CANYON	1967	Scilly Isles, UK	119,000
8	SEA STAR	1972	Gulf of Oman	115,000
9	IRENES SERENADE	1980	Navarino Bay, Greece	100,000
10	URQUIOLA	1976	La Coruna, Spain	100,000
11	HAWAIIAN PATRIOT	1977	300 nautical miles off Honolulu	95,000
12	INDEPENDENTA	1979	Bosphorus, Turkey	95,000
13	JAKOB MAERSK	1975	Oporto, Portugal	88,000
14	BRAER	1993	Shetland Islands, UK	85,000
15	KHARK 5	1989	120 nautical miles off Atlantic coast of Morocco	80,000
16	AEGEAN SEA	1992	La Coruna, Spain	74,000
17	SEA EMPRESS	1996	Milford Haven, UK	72,000
18	NOVA	1985	Off Kharg Island, Gulf of Iran	70,000
19	KATINA P	1992	Off Maputo, Mozambique	66,700
20	PRESTIGE	2002	Off Galicia, Spain	63,000
35	EXXON VALDEZ	1989	Prince William Sound, Alaska, USA	37,000
131	HEBEI SPIRIT	2007	Taeon, Republic of Korea	11,000

Figura 12: Os principais sinistros ocorridos com petroleiros, seguidos pelo local do acidente e pela quantidade derramada em toneladas. (Fonte: ITOPI, 2012)

Mais uma vez, e comprovando-se que as grandes medidas no combate aos sinistros só ocorreram e ocorrem após vários acidentes no mar, foi em muito graças ao acidente do “Torrey Canyon”, que a IMO encetou trabalhos que conduziram à aprovação da Convenção MARPOL, em 1973. Outro exemplo que comprova tal afirmação, ocorreu em 2003 com a criação da EMSA, no seguimento do naufrágio do petroleiro “Erika”, na costa francesa, em 1999, seguido do naufrágio do petroleiro “Prestige” ao largo da costa espanhola, no ano de 2002 (Gouveia, 2012).

Contudo, e enquadrado nesta problemática, é de referir que nem só os navios contribuem para a poluição marinha, existindo outras origens da poluição do mar, como são o caso as plataformas petrolíferas ou ainda de descargas a partir de terra (ex. plataforma “Deepwater Horizon”, no Golfo do México em 2010).

### 3.2.1. Consequências dos acidentes

A segurança marítima envolve um vasto conjunto de disciplinas, que visam melhorar a atividade marítima. Ao falar-se desta problemática, em questões de *safety*, uma das primeiras questões que se coloca é:

- Segurança para salvaguardar o quê?



Assim, este trabalho tentará demonstrar a necessidade de em primeiro lugar salvaguardar a vida humana e, paralelamente, dependente do circunstancialismo das situações, o ambiente nas suas mais variadas vertentes.

### **Salvaguarda da Vida Humana no Mar**

Independentemente do enquadramento e das circunstâncias, existem sempre pilares basilares de segurança que não podem ser expostos a fragilidades, erros ou hesitações, como é o caso dos direitos fundamentais do homem, no qual se encontra o direito à vida e consequentemente da salvaguarda da vida humana no mar. (Guerreiro, 2012, *et. al.*).

A assistência a pessoas no mar, tarefa nobre entregue a todos aqueles que fazem uso dos oceanos e dos mares, torna-se assim inquestionavelmente a face mais importante de todas as matérias relacionadas com a segurança/sinistros marítimos. De acordo com Convenção para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Assistência e de Salvação Marítima, assinada em Bruxelas a 23 de setembro de 1910, já se apurava que:

*“Todo o capitão é obrigado, tanto quando lhe seja possível, sem grave perigo para o seu navio, respetiva tripulação e passageiros, a prestar assistência a qualquer pessoa, (mesmo) que inimiga, encontrada no mar em risco de se perder.”*

Posteriormente, em 1914 foi criada a 1ª edição da Convenção SOLAS, que embora se dedicasse com mais pormenor a padrões de segurança e obrigações dos navios e das suas tripulações, veio trazer alguma ordem na detenção de responsabilidades pela segurança no mar. Seguidamente, no ano de 1974, com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974<sup>59</sup>, mais especificamente no capítulo V<sup>60</sup>, regra 10<sup>61</sup>, mantém-se o facto de *“O comandante de um navio no mar que receba uma mensagem de qualquer origem (...) é obrigado a dirigir-se, a toda a velocidade, em socorro das pessoas em perigo(...)”* e que apenas poderia ser libertado desta responsabilidade, após se ter certificado que o seu auxílio deixaria de ser necessário. Verifica-se então, que todas as medidas implementadas têm vindo a procurar colmatar lacunas, neste desiderato de salvaguardar a vida humana no mar.

Assim, quer os instrumentos, quer a regulamentação internacional, têm tido um papel fundamental para a criação do quadro, organização e formulação de procedimentos nesta máxima, que apresenta o meio marinho como um palco de desespero, sofrimento e

---

<sup>59</sup> Edição Atual

<sup>60</sup> Capítulo V – Segurança da Navegação.

<sup>61</sup> Regra 10 - Mensagens de socorro. Obrigações e procedimentos a seguir.



destruição, mas também um palco de atos heroicos e de amor pelo próximo, que desafiaram o perigo, roubando à morte certa, tantas e tantas vidas. (Piloto e Santos, 2007).

Segundo a máxima de Alexandre O'Neill:

*“Há mar e mar, há ir e voltar”*

### **Salvaguarda do meio ambiente**

Como já referido anteriormente, fruto do papel cada vez mais crucial que o transporte marítimo tem vindo a ter para a economia mundial, tem-se verificado um grande desenvolvimento neste setor. Até aos dias de hoje, verificaram-se substanciais modificações no desenvolvimento dos navios e embarcações – desde a forma de construção e do desenho – nos modos de propulsão, nos saberes e formação dos marítimos, etc. Por outro lado, presenciou-se também, uma evolução dos sistemas e equipamentos de navegação, graças aos desenvolvimentos tecnológicos que foram surgindo na sociedade mundial. (Gouveia e Diogo, 2012, *et. al.*).

Com o passar do tempo e com o conhecimento que se foi adquirindo sobre os mares, a partir de toda a metade do século XX, ocorreu uma consciencialização de que o meio marinho não é um “recurso perene e assegurado”, apercebendo-se que existe uma fina linha de que depende o seu equilíbrio e que para lá desta, deixará de funcionar. (Cunha, 2011). Este argumento ecológico tem vindo a sobrepor-se a um princípio desde há muito instituído, o princípio da *liberdade de navegação*. Segundo Velho Gouveia e Costa Diogo, “O receio inicial que o mar representava para os navios começou a ser analisado ao contrário, ou seja, que tipos de dano e prejuízo pode a navegação infligir ao meio marinho”

Numa altura em que o transporte marítimo apresenta uma tendência ascendente quanto ao número de navios em serviço e ao seu volume de carga<sup>62</sup>, é atribuída uma elevada importância a aspetos relacionados com a proteção do meio marinho, aspetos esses que se enquadram na problemática deste trabalho.

---

<sup>62</sup> De acordo com a base de dados *Equasis*, da Comissão Europeia, o número total de navios em todo o mundo em 2010 era de 77 768 correspondentes a uma capacidade total de carga de 932 935 milhões de toneladas.



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

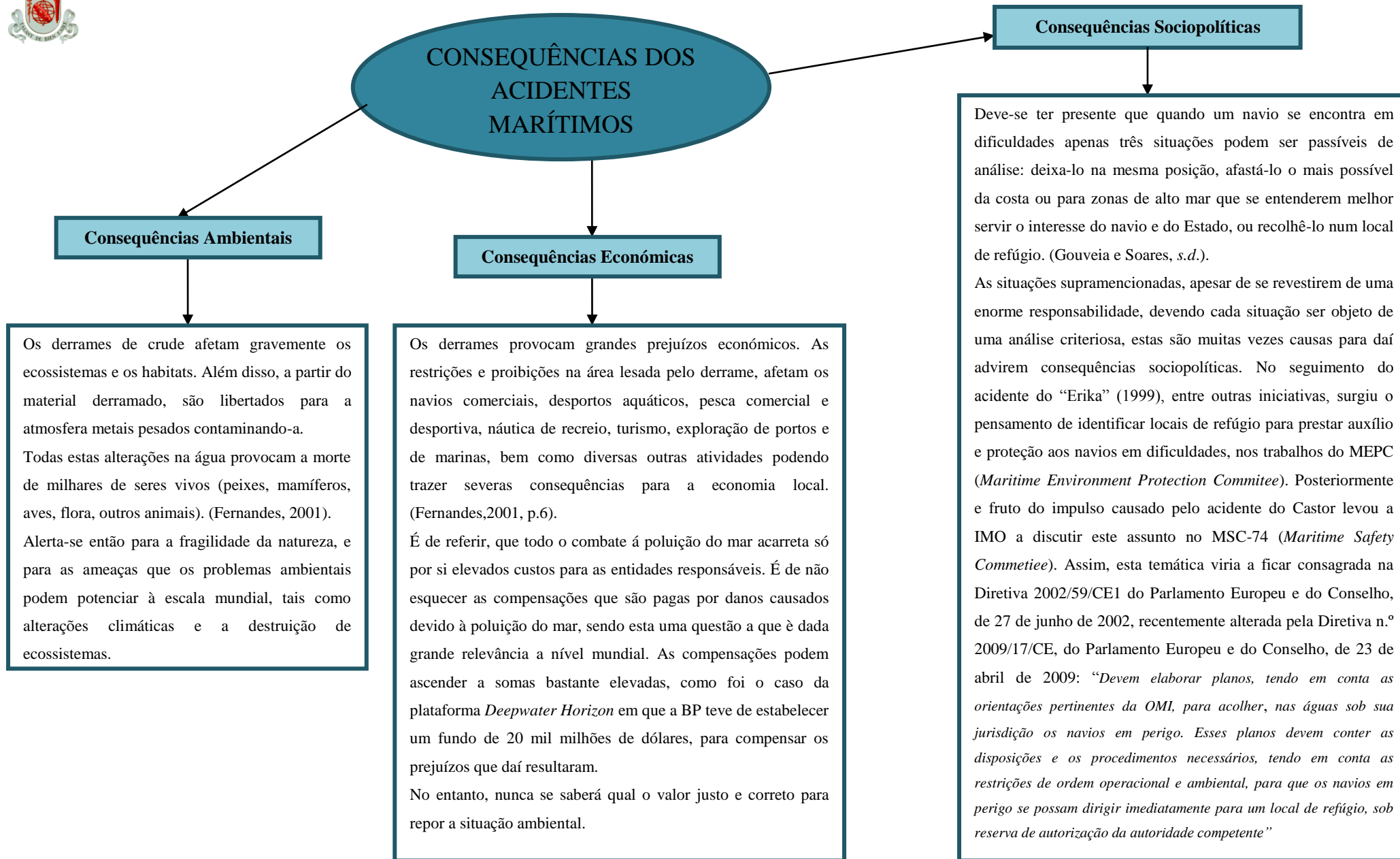


Diagrama 9: Consequência dos Acidentes Marítimos (Fonte: autor)





Salienta-se que a temática dos locais de refúgio, ainda acarreta alguns atrasos no seu desenvolvimento a nível internacional e também nacional, dado que muitas vezes não se torna fácil aceitar que os locais se venham a situar em zonas de interesse para o Estado Costeiro.

Após se ter abordado as principais consequências provenientes deste tipo de sinistros, ir-se-á abordar a questão da frota de petroleiros e estatisticamente o número de acidentes que têm vindo a ocorrer, uma vez são os casos com maior impacto na comunicação social e consequentemente na população mundial.

O número de navios, como já era de esperar, fruto de 2/3 do petróleo ser comercializado pela via marítima e por representar 40% do consumo mundial de energia primária (esperando-se no entanto um crescimento da exploração e consumo de gás natural e um recrudescimento no caso do petróleo) levou a que no ano de 2005, cerca de 40% da frota mundial, fosse constituída por petroleiros. Por outro lado, analisando-se a tonelagem bruta, esta aumentou dos 326,1 milhões de toneladas verificadas em 1970, para os 960 milhões em 2005 (Gouveia, 2012). Analisando-se estes dois dados, verifica-se que a frota de petroleiros, ano após ano, tem vindo a cimentar a sua importância no transporte marítimo.

Segundo dados do ITOPF, apesar deste aumento e consequentemente da tonelagem, ocorreu um decréscimo do número de derrames, com melhorias sucessivas em todas as décadas, especialmente no que se refere a grandes derrames – mais de 700 toneladas no seu critério de classificação (gráfico 3), causando uma diminuição do volume de petróleo, derramado de década para década.

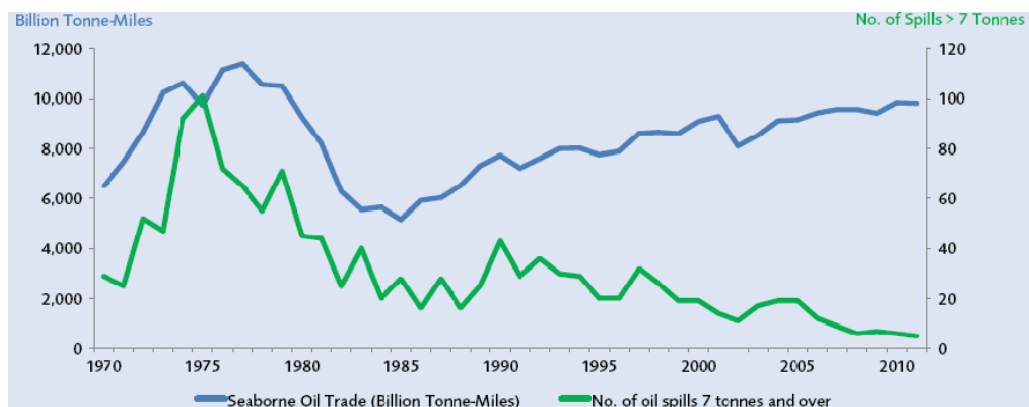


Gráfico 3: Transporte Marítimo de Hidrocarbonetos vs Número de derrames de petróleo entre 1970 e 2011. (Fonte: ITOPF, 2012)





A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

Year	Quantity (Tonnes)	Year	Quantity (Tonnes)	Year	Quantity (Tonnes)
1970	409,000	1990	61,000	2010	12,000
1971	143,000	1991	431,000	2011	2,000
1972	313,000	1992	167,000	2012	1,000
1973	159,000	1993	140,000	<b>Total</b>	<b>14,000</b>
1974	173,000	1994	130,000		
1975	351,000	1995	12,000		
1976	364,000	1996	80,000		
1977	275,000	1997	72,000		
1978	393,000	1998	13,000		
1979	636,000	1999	29,000		
<b>Total</b>	<b>3,218,000</b>	<b>Total</b>	<b>1,135,000</b>		
Year	Quantity (Tonnes)	Year	Quantity (Tonnes)		
1980	206,000	2000	14,000		
1981	48,000	2001	8,000		
1982	12,000	2002	67,000		
1983	384,000	2003	43,000		
1984	29,000	2004	16,000		
1985	85,000	2005	18,000		
1986	19,000	2006	23,000		
1987	30,000	2007	19,000		
1988	190,000	2008	3,000		
1989	174,000	2009	2,000		
<b>Total</b>	<b>1,176,000</b>	<b>Total</b>	<b>212,000</b>		

Tabela 1: Quantidade de petróleo derramada entre 1970 e 2012 (Fonte: ITOPI, 2012)

No entanto, é de referir, que apesar dos sinistros com petroleiros terem um forte impacto na comunicação social, apenas 23,5% das fontes de poluição marinha por hidrocarbonetos são causados pelo transporte marítimo (Fernandes, 2001).

Transporte (operações com navios, acidentes com petroleiros, despejos de lastro)	23.5%
Instalações fixas (refinarias costeiras, explorações "off-shore", terminais)	7.6%
Fontes naturais	10.6%
Transferência de poluição atmosférica para o mar	12.7%
Outras fontes (descargas urbanas, municipais, industriais)	45.6%

Tabela 2: Estimativa das fontes de poluição marinha (Fonte: Fernandes, 2001)

A nível internacional, a prevenção e o combate à poluição efetuam-se fruto de uma aplicação consciente dos instrumentos legais. Neste plano, foram surgindo várias



convenções e legislações, sendo atualmente de referir o papel da EMSA<sup>63</sup>, não só por possuir missões operacionais no domínio da resposta à poluição por hidrocarbonetos, mas também por no âmbito das suas competências, ser responsável pela gestão da rede europeia *SafeSeaNet* e também da *CleanSeaNet*, colocando à disposição dos Estados-Membros esta ferramenta, por forma a se efetuar uma vigilância por satélite dos espaços marítimos.

Assim, e apesar de nunca ser totalmente atingível, o objetivo mundial de alcançar a segurança de toda a cadeia de transportes, desde o seu porto de saída até ao seu porto de chegada, tem-se verificado grandes evoluções nesta temática. Quer através da regulamentação internacional, quer fruto dos grandes desenvolvimentos tecnológicos e científicos que se têm verificado nas últimas décadas.

### 3.3 Panorama nacional

Como não podia deixar de ser, fruto da nossa geografia, desde cedo os portugueses conheceram a tormenta do mar, no qual vários acidentes de vulto se sucederam e onde muitos valentes homens do mar, ficaram perdidos e sepultados nas águas fundas e frias. Infelizmente, foi grande o número de sinistros que ocorreram e que ainda ocorrem na nossa costa, demonstrando só por si o que ainda falta fazer para evitar estas tragédias.

Em Portugal, ocorreram grandes acidentes, como o caso do vapor “Porto”<sup>64</sup> que naufragou na foz do rio Douro, em 29 de março de 1852, tendo-se salvado apenas três pessoas face à impotência de centenas de pessoas, embora com terra a poucos metros de distância. (Gouveia e Diogo, 2012, *et. al.*).

---

<sup>63</sup> A EMSA criada em 2003, é um organismo que funciona como braço técnico e operacional dos decisores políticos comunitários para os variados desafios que se abordam e colocam na segurança marítima.

<sup>64</sup> A tragédia de 1852 acaba por ser preponderante, ainda que a longo prazo, para a evolução das obras da Barra.

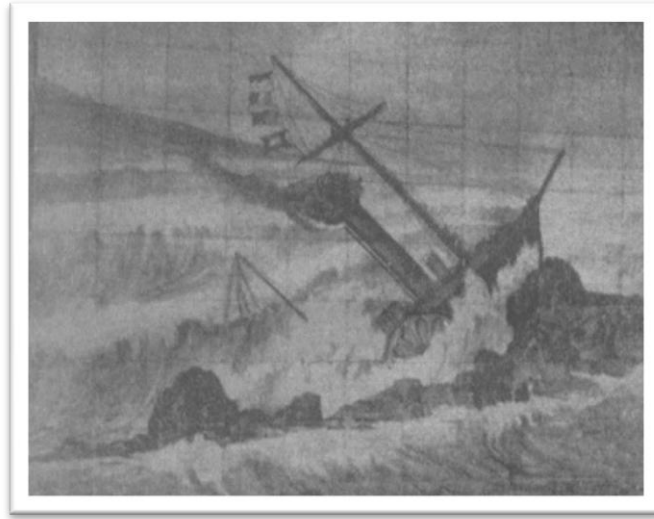


Figura 13: Imagem ilustrativa do naufrágio do vapor Porto (Fonte: Amaro, 2007)

Já a 27 de fevereiro de 1892, cerca de uma centena de marinheiros, num total de oito embarcações, sucumbiram perante um violento temporal na costa norte de Portugal. Da parte do reino, surgiu uma resposta política imediata com a fundação, por parte da rainha D. Amélia<sup>65</sup>, do Instituto de Socorro a Náufragos (ISN). (Piloto e Santos,2007) (Salienta-se, que nenhum facto histórico terá sido tão importante quanto a implementação do Real Instituto de Socorros a Náufragos<sup>66</sup>, atual (ISN).Por outro lado, a 2 de dezembro de 1947 ocorreu o maior naufrágio pesqueiro de todos os tempos na nossa costa, originando o afundamento de quatro traineiras designadamente a “D. Manuel”, a “S. Salvador”, a “Maria Miguel” e a “Rosa Faustino” ceifando a vida a 152 pescadores.

De acordo com o jornal Comércio do Porto de 7 de dezembro de 1947:

*“... O Senhor Presidente da Republica profundamente emocionado pela horrorosa tragédia marítima que abrangeu tão elevado número de vítimas, fez saber, através do Governador Civil, às populações atingidas, às famílias das pessoas*

---

<sup>65</sup> Rainha de Portugal, filha dos Condes de Paris, casada com o Rei D. Carlos. Nasceu em Inglaterra em 28-09-1865 e faleceu em Paris em 25-10-1951.

<sup>66</sup> Com a implementação da República desapareceu o “Real” e em 20 de setembro de 1957 o ISN foi integrado na Marinha, estando atualmente na dependência da Direção- Geral de Autoridade Marítima. O ISN tinha como missão prestar socorro aos indivíduos que naufragassem nas costas do continente e ilhas adjacentes, propagar os princípios e processos tendentes a salvar a vida dos navegantes em perigo, estudar as causas dos sinistros marítimos, a fim de pôr em prática medidas que lhes restrinjam o número



*sinistradas e às autoridades locais do seu grande pesar e da solidariedade com que todos acompanha..” (Galego e Silva, 2007).*



Figura 14: Monumento ao naufrágio de 2 de dezembro de 1947, na cidade de Matosinhos (Fonte: Galego e Silva, 2007.)

Estes tristes episódios marítimos demonstram que a necessidade de preocupação com a salvaguarda da vida humana sempre existiu, evidenciando que este altruísmo nunca encontrou paralelo com outras atividades.

Outros factos históricos merecem ser anotados, reveladores do pioneirismo de Portugal nesta matéria, como sejam as leis promulgadas pelas Cortes de Coimbra nos anos de 1211 e 1249, as provisões de 12 de julho de 1668, a legislação de D. Pedro II, em 1691, sobre o “*dever de acudir agentes, fazenda e navios em perigo no mar*”, as diligências de Marques de Pombal, que no ano de 1776, determinou a construção de uma casa de abrigo para um salva vidas na barra do Tejo, o Regulamento para o serviço dos pilotos da barra de Lisboa promulgado em decreto de 28 de agosto de 1839<sup>67</sup>, o Regulamento para a polícia dos portos, promulgado pelo decreto de 30 de agosto de 1839, o alvará de 1797<sup>68</sup>, bem como o decreto de 10 de julho de 1834 e seguidamente a portaria de 13 de janeiro de 1843, que dispunham que era da competência das alfândegas o salvamento e arrecadação dos bens naufragados (Piloto e Santos, 2007).

<sup>67</sup> *As embarcações em serviço de pilotagem da barra são obrigadas a socorrer qualquer navio que nela se achar em perigo, para o que cada uma das ditas embarcações trará a seu bordo um bom ancorote, virador e mais aparelhos necessários para tais trabalhos.*

<sup>68</sup> *Dispõe que “é da obrigação dos Intendentes mandar assistir com a possível brevidade às embarcações da Marinha Real Coroa, que se acharem em perigo em qualquer parte da vizinhança do porto. Terão sempre prontas no arsenal algumas âncoras e ancoretas enxiadas com as competentes amarras, viradores, e da mesma forma assistirão a todos os navios nacionais ou estrangeiros que se acharem em iguais circunstâncias, pagando eles todas as despesas do valor dos géneros consumidos e os salários da gente que se emprega nesse auxílio.”*



Posteriormente, no ano de 1892, pela mão da rainha D. Amélia, surge o ISN, criado pela carta de lei de 21 de abril de 1892, reorganizado pelos decretos de 18 de junho de 1901, sendo o seu regulamento aprovado em 7 de maio de 1903. (Piloto e Santos, 2007).

Atualmente, e esclarecendo o panorama nacional relativamente a sinistros marítimos na última década, verifica-se que os sinistros no mar continuam a suceder-se, comprovando mais uma vez, que esta temática se mantém bastante atual nos países costeiros, apesar das várias medidas e equipamentos que têm vindo a ser implementados, no sentido de contrariar esta realidade.

<b>Tabela de Sinistros com Embarcações</b>										
Tipos de Acidentes	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Abalroamento	5	11	8	7	8	6	9	4	7	9
Alagamento	7	3	3	9	7	9	10	13	8	9
Avaria	3	4	0	6	23	27	31	25	37	20
Colisão	5	5	3	8	2	5	6	7	6	10
Deriva	13	20	43	29	19	14	12	24	8	6
Encalhe	17	25	44	23	15	24	10	17	18	17
Homem ao Mar	1	4	0	0	0	0	0	0	1	0
Incêndio	3	6	9	8	4	4	3	1	7	6
Afundamento	25	34	37	15	19	21	32	23	19	26
Voltada	4	12	11	13	4	5	11	10	11	3
Outros	0	0	0	0	0	0	0	9	0	29
<b>TOTAL ACIDENTES</b>	<b>83</b>	<b>124</b>	<b>158</b>	<b>118</b>	<b>101</b>	<b>115</b>	<b>124</b>	<b>133</b>	<b>122</b>	<b>135</b>

Tabela 3: Tipos de sinistros entre 2004 e 2013 (Fonte: dados fornecidos pela DGAM)

<b>Tipo de Embarcações com Sinistros</b>										
Embarcações	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pesca	33	44	36	28	35	32	37	39	41	41
Rebocador	1	0	2	2	0	0	0	0	1	0
Recreio	41	63	103	70	49	67	83	78	67	74
Estado	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Desportivos	0	2	5	4	7	8	0	4	3	1
Auxiliar	2	5	5	4	8	3	0	4	8	11
Tráfego	4	6	3	2	1	2	0	4	0	0
Comércio	2	4	3	8	0	3	4	4	2	8
<b>TOTAL ACIDENTES</b>	<b>83</b>	<b>124</b>	<b>158</b>	<b>118</b>	<b>101</b>	<b>115</b>	<b>124</b>	<b>133</b>	<b>122</b>	<b>135</b>

Tabela 4: Distribuição de sinistros por ano e tipo de navio, entre 2004 e 2013 (Fonte: dados fornecidos pela DGAM)

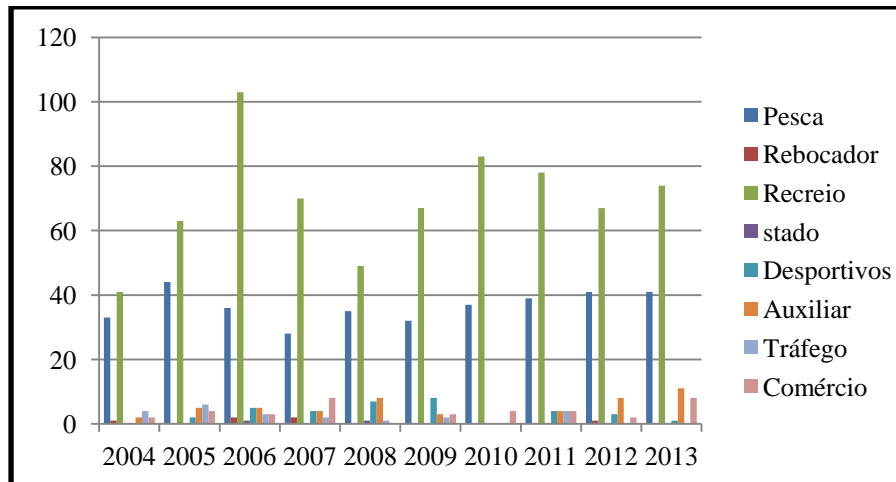


Gráfico 4: Distribuição por tipo de embarcações entre 2004 e 2013. (Fonte: dados fornecidos pela DGAM)

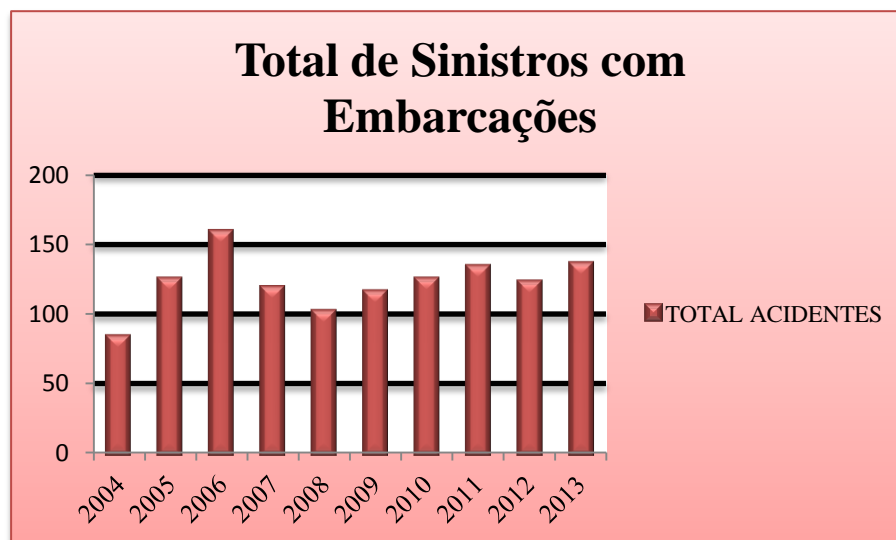


Gráfico 5: Total de sinistros com embarcações entre 2004 e 2013. (Fonte: dados fornecidos pela DGAM)

A partir de 2012, o GPIAM passou a deter competências na investigação de acidentes e incidentes marítimos, com o propósito de apurar as suas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, bem como preparar, organizar e divulgar estatisticamente esses resultados. Assim no ano de 2013 verificou-se o seguinte desfecho:

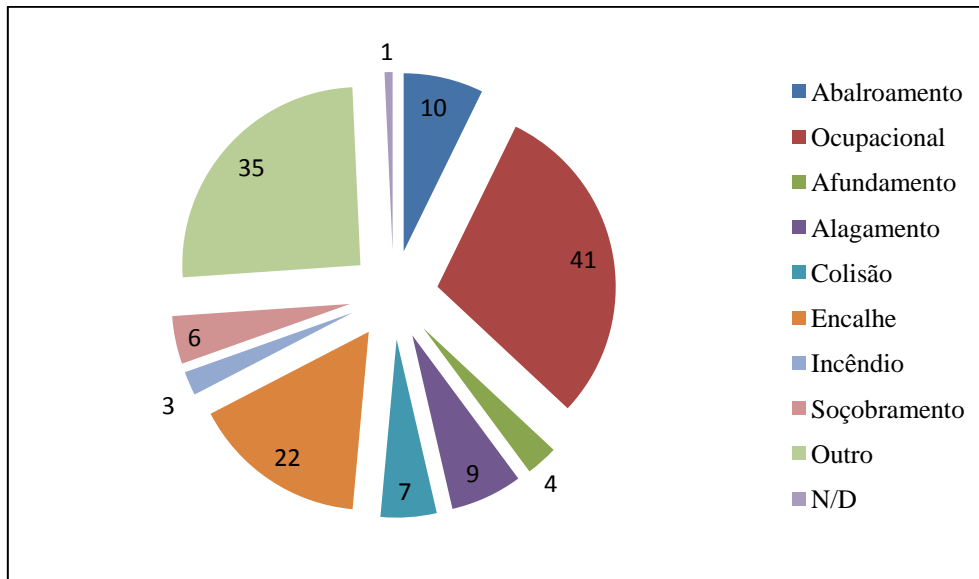


Gráfico 6: Número total de acidentes marítimos por tipo de acidentes (Fonte: dados fornecidos pelo GPIAM)

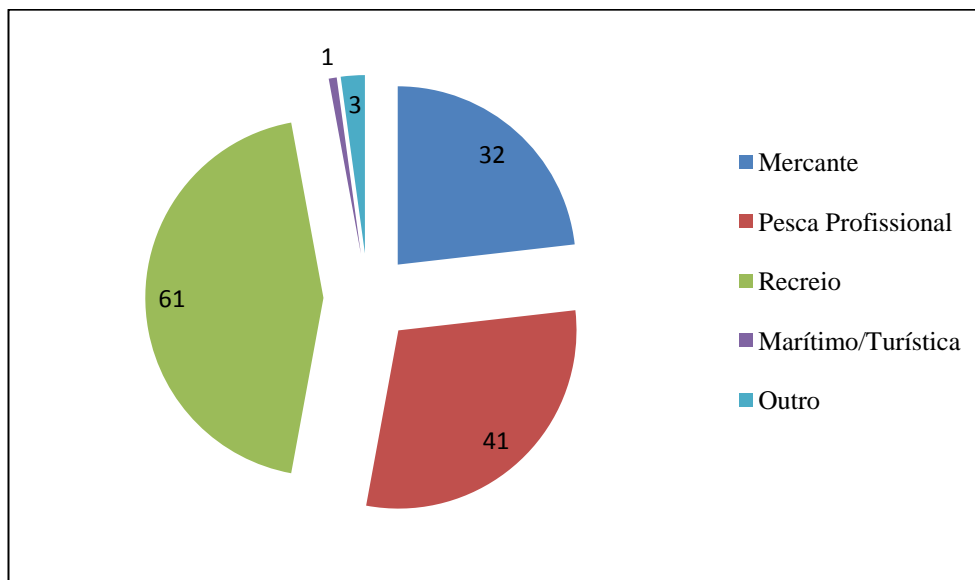


Gráfico 7: Número total de acidentes marítimos por área de atividade (Fonte: dados fornecidos pelo GPIAM)

Por conseguinte, e como já citado anteriormente, os sinistros não só podem originar a perda de vidas humanas no mar, mas também graves consequências ambientais. O incremento do transporte marítimo e a natureza das suas operações criam riscos de especial relevo, de onde podem advir sinistros com prejuízos para o ambiente marinho. De acordo com fontes fornecidas pela DGAM (Direção Geral de Autoridade Marítima), podemos constatar quais os principais sinistros que ocorreram na nossa costa



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

com graves consequências para o meio marinho, bem como uma resumida síntese do episódio e respetivas ações que foram tomadas.

NAVIO	LOCAL / DATA	EPISÓDIO E ACCÇÃO
Jacob Maersk (navio-tanque)	Leixões JAN 1975	Encalhe, derrame e incêndio do navio com <b>80.000 tons</b> de crude no porto de Leixões. Ações de limpeza em 15 km de costa afetada.
Alchemist Emden (navio-químico)	Praia Cambelas FEV 1978	Encalhe do navio com <b>1.600 tons</b> de produtos químicos tóxicos e explosivos. Foi feita a trasfega para terra do total da carga.
Marão (navio-tanque)	Sines JUL 1989	Encalhe e derrame de <b>4.500 tons</b> de crude no terminal petrolífero de Sines. Ações de limpeza durante 45 dias e em 35 km de praias.
Aragon (navio-tanque)	Porto Santo JAN 1990	Na sequência de um rombo, derrame de cerca de <b>30.000 tons</b> de crude. Ações de limpeza durante 60 dias nas costas afetadas do Leste, Nordeste e Norte do Porto Santo.
Desconhecido	Figueira da Foz DEZ 1992	Manchas de crude com origem desconhecida. Ações de limpeza durante 2 meses e em 20 km de praias afetadas.
Vianna (pesca)	Horta ABR 1994	Incêndio e afundamento do navio. Efetuada a trasfega de <b>500 tons</b> de gasóleo e 10 tons de lubrificantes.
Cercal (navio-tanque)	Leixões 1994	Encalhe e derrame de <b>3.000 tons</b> de crude à entrada do porto de Leixões. Foi feita a trasfega de 20.000 tons da carga e ações de limpeza das praias adjacentes afetadas.
Prestige (navio-tanque)	Galiza 2002	<b>Medidas preventivas</b> de poluição nas capitânias dos portos de Caminha e de Viana do Castelo, no entanto Portugal foi pouco afetado, apesar de ter provocado um derrame de <b>77.000 tons</b> fuelóleo.

Tabela 5: Principais sinistros ocorridos na costa Portuguesa com graves consequências para o meio marinho (Fonte: Marinha, 2010)

Segundo a base de dados da DGAM, têm ocorrido cerca de 2400 derrames distribuídos anualmente, como se verifica no gráfico 8 (Gouveia, 2012). É de constatar que a partir de 2008, com a utilização do *CleanSeaNet* (CSN), conseguiu-se detetar um maior número de derrames de substâncias poluentes.





## A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

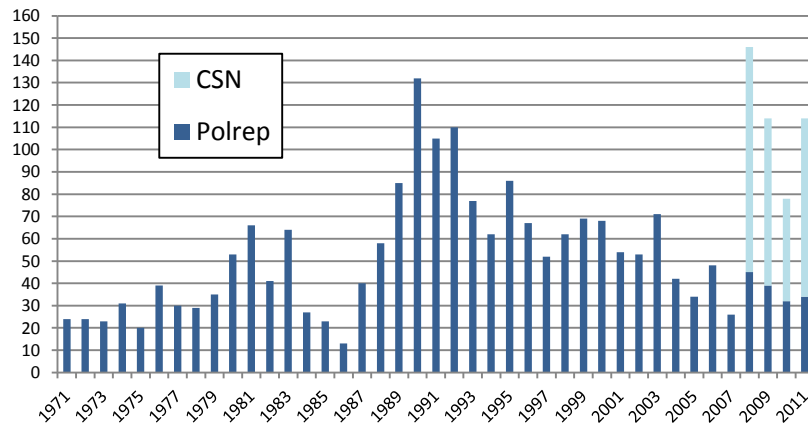


Gráfico 8: Derrames de substâncias perigosas entre 1971 e 2011, registradas na DGAM (Fonte: Velho Gouveia, 2012, baseado em dados da DGAM)

Posto isto, a presente e resumida contextualização histórica serve de mote para demonstrar que apesar das várias medidas que têm vindo a ser implementadas quer a nível internacional, quer a nível nacional, existem aspetos a serem melhorados e trabalhados, para que se consiga diminuir o número de sinistros e aumentar a segurança de quem anda no mar.



# CAPÍTULO 4

---

## **Investigação Técnica de Acidentes e Incidentes Marítimos.**

### **4.1. Enquadramento Legal**

#### **4.1.1. Enquadramento Legal Internacional**

#### **4.1.2. Enquadramento Legal Europeu**

#### **4.1.3. Enquadramento Legal Nacional**

### **4.2. GPIAM**

### **4.3. A Investigação**

### **4.4. Inquérito da Autoridade Marítima**



## **CAPÍTULO 4: Investigação Técnica de Acidentes e Incidentes Marítimos**

O fenómeno da globalização proporcionou um aumento significativo do fluxo de exportações e importações, causando conseqüentemente, um aumento da frota de navios, dirigida para o transporte de praticamente todo o tipo de bens transacionáveis. Assim, a necessidade de investigar as causas dos acidentes torna-se bastante óbvia. Ao efetuarem-se investigações técnicas, encontrar-se-ão falhas que podem ser evitadas, contribuindo positivamente para a diminuição da ocorrência de novos acidentes. Esta preocupação importa, antes de mais, e naturalmente, aos responsáveis pelos navios, sejam eles, entre outros, proprietários, companhias, armadores ou seguradoras. Mas importa também, aos Estados costeiros e às organizações internacionais com responsabilidades nesta problemática.

Pode-se então afirmar, que o setor marítimo incorpora uma série de entidades, numa interação entre instituições nacionais, europeias e internacionais e privadas, constituindo assim uma matéria bastante complexa.

### **4.1. Enquadramento Legal**

Atualmente, e fruto da evolução regulamentar, os instrumentos e os procedimentos para prosseguir esta tarefa, começam a estar hoje disponíveis para os técnicos e para os Estados que detêm responsabilidades nesta área em que Portugal se encontra ainda a dar os primeiros passos: a investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos.

Importa assim, apresentar sucintamente, o quadro regulamentar nacional e internacional aplicável a esta matéria. Deste modo, o primeiro ponto deste capítulo abordará o enquadramento legal aplicável tanto a nível Internacional, como a nível europeu e nacional, no qual se irá focar o processo evolutivo da investigação dos acidentes marítimos até aos dias de hoje.



#### 4.1.1. Enquadramento Legal Internacional

- ⇒ *Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar*, de 1 de novembro de 1974<sup>69</sup>, criada com o intuito de melhorar os mecanismos de salvaguarda da vida humana no mar através de uma uniformização de princípios e regras;
- ⇒ *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, de 10 de dezembro de 1982 (No artigo 94.º, constata-se que é responsabilidade do Estado de bandeira instituir uma investigação dos acidentes em alto mar);
- ⇒ *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios*, de 2 de novembro de 1973. Estas convenções estabelecem os deveres dos Estados na realização de investigações relativas aos acidentes e na comunicação dos resultados pertinentes à IMO;
- ⇒ *Código para a Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos, anexo à resolução A.849 (20) da Assembleia da OMI*, de 27 de novembro de 1997. Prevê a aplicação de uma metodologia comum para a investigação dos acidentes e incidentes marítimos e a cooperação entre os Estados na identificação dos fatores que para eles contribuem;
- ⇒ *Resolução A.861 (20) da Assembleia da OMI*, de 27 de novembro de 1997. Dá a definição e desempenho de aparelhos de registo de viagem ou *Voyage Data Recorders* (VDR).
- ⇒ *Resolução MSC.163 (78) do Comité de Segurança Marítima da OMI*, de 17 de maio de 2004. Dá a definição e desempenho dos VDR.

#### 4.1.2. Enquadramento Legal Europeu

- ⇒ *Diretiva 1999/35/CE do Conselho*, de 29 de abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries ro-ro*<sup>70</sup> embarcações de passageiros de alta velocidade, prevê que os Estados-Membros estabeleçam, no âmbito dos respetivos ordenamentos jurídicos, um quadro legal que lhes permita, bem como a qualquer outro Estado-Membro

---

<sup>69</sup> SOLAS 74

<sup>70</sup> Navios *Ro-Ro*: são navios em que a carga é carregada ou descarregada a bordo em veículos ou plataformas equipas com rodas. Os primeiros navios deste tipo foram os ferries.



legitimamente interessado, participar, cooperar, ou , quando previsto no Código para Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da IMO, realizar investigações sobre acidentes ou incidentes marítimos em que esteja envolvido um *ferry ro-ro* uma embarcação de passageiros ou de alta velocidade;

⇒ *Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho*, de 27 de junho 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação de tráfego de navios, estabelece que os Estados-Membros devem dar cumprimento ao Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI e providenciar para que os resultados das investigações sejam publicados o mais depressa possível após a sua conclusão.

⇒ *Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho*, que prevê que a Agência Europeia de Segurança Marítima colabore com os Estados-Membros no desenvolvimento de soluções técnicas e lhes preste assistência técnica na aplicação da legislação comunitária. Em matéria de investigação de acidentes é função específica da Agência facilitar a cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão no conceção de uma metodologia comum, tomando na devida conta os diferentes ordenamentos jurídicos dos Estados-Membros, para a investigação de acidentes marítimos, segundo os princípios acordados a nível internacional.

⇒ *Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho* de 23 de abril de 2009, altera a *Diretiva 1999/35/CE do Conselho* e a *Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho* e estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo. Tem também como objetivo reforçar a segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios e reduzir assim o risco de acidentes futuros.

#### **4.1.3. Enquadramento Legal Nacional**

⇒ *Lei n.º 18/2012* de 7 de maio, que transpôs para a ordem jurídica interna a *Diretiva n.º 2009/18/CE*, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação técnica de acidentes no setor do transporte marítimo e que altera a *Diretiva n.º 1999/35/CE*, do Conselho, de 29 de abril, alterada pela *Diretiva n.º 2002/59/CE*,



*do Parlamento Europeu e do Conselho*, de 27 de junho. Estabeleceu as normas destinadas a reforçar a segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios, reduzindo assim o risco de acidentes marítimos futuros.

- ⇒ *Decreto-Lei n.º 140/2012* de 10 de julho, que cria o GPIAM e aprovar a respetiva estrutura orgânica.
- ⇒ *Portaria n.º 270/2012* de 4 de setembro, que estabelece o perfil dos investigadores que compõem o corpo técnico do GPIAM.
- ⇒ *Decreto-Lei n.º 18/2014* de 4 de fevereiro, que procede à definição dos serviços, organismos, entidades e estruturas compreendidas no Ministério da Agricultura e do Mar (MAM), colocando um renovado enfoque no incremento dos setores agrícola e agroalimentar, florestal e marítimo, na perspetiva de potenciar a sua valorização e desenvolvimento científico e económicos sustentáveis,

## 4.2. GPIAM

Após uma breve contextualização legal dos principais documentos que contribuíram para o desenvolvimento da problemática da investigação técnica dos acidentes marítimos, ir-se-á agora focar o gabinete, que a nível nacional tem como um dos objetivos primários investigar e promover recomendações, por forma a melhorar a segurança nos mares – o GPIAM.

Assim, e antes de falarmos acerca do mesmo, procurar-se-á esclarecer o leitor quanto à definição de uma investigação técnica de acidentes ou incidentes marítimos. Esta apresenta-se como uma investigação levada a cabo, por um investigador, com o objetivo de prevenir futuros acidentes e incidentes, a qual inclui recolha e análise de provas, a identificação de fatores causais, a formulação de conclusões e por fim de eventuais recomendações.<sup>71</sup>

Por conseguinte, e fruto da legislação nacional supramencionada, com o objetivo de minimizar os riscos de acidentes marítimos, tornando o mar um caminho mais seguro para as pessoas, foi transposta para o quadro nacional, a diretiva 2009/18/CE pela Lei

---

<sup>71</sup> Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, artigo 3º, n.º 2, alínea w.



n.º 18/2012, de 7 de maio, que criou o GPIAM, tendo sido publicado o Decreto-Lei n.º 140/2012, de 10 de Julho, onde consta a sua missão e atribuições.

No entanto, com a última remodelação operada por parte do governo relativa à tutela do mar, foi publicado o Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro, que integrou o GPIAM no Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA), passando este a deter um novo regime de competências de onde se destaca o cumprimento das obrigações decorrentes da regulamentação do Céu Único Europeu<sup>72</sup>, o garantir das normas e recomendações que decorrem da ratificação da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, das normas e procedimentos emanados da Organização Meteorológica Mundial, no âmbito da meteorologia aeronáutica, bem como investigar acidentes e incidentes marítimos e emitir recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima.<sup>73</sup>

Persiste, contudo, a dúvida sobre qual deve ser, o nome e a missão deste organismo, uma vez que enquanto o GPIAM foi criado por uma Lei da Assembleia da República, o GAMA, por seu lado, surgiu de um Decreto-Lei do Governo.

### 4.3. A Investigação

Após realizada esta breve contextualização histórica do surgimento e enquadramento legal do GPIAM, procurar-se-á agora abordar esquematicamente quais as investigações que lhe são atribuídas e a razão de serem efetuadas.

---

<sup>72</sup> Céu Único Europeu - É um programa que tem como metas a organização do espaço aéreo europeu de uma forma mais racional, aumentando a sua capacidade de acomodação dos voos ao mesmo tempo que assegura níveis elevados de segurança operacional em toda a Europa.

<sup>73</sup> Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de Fevereiro artigo 21º, n.º 1.

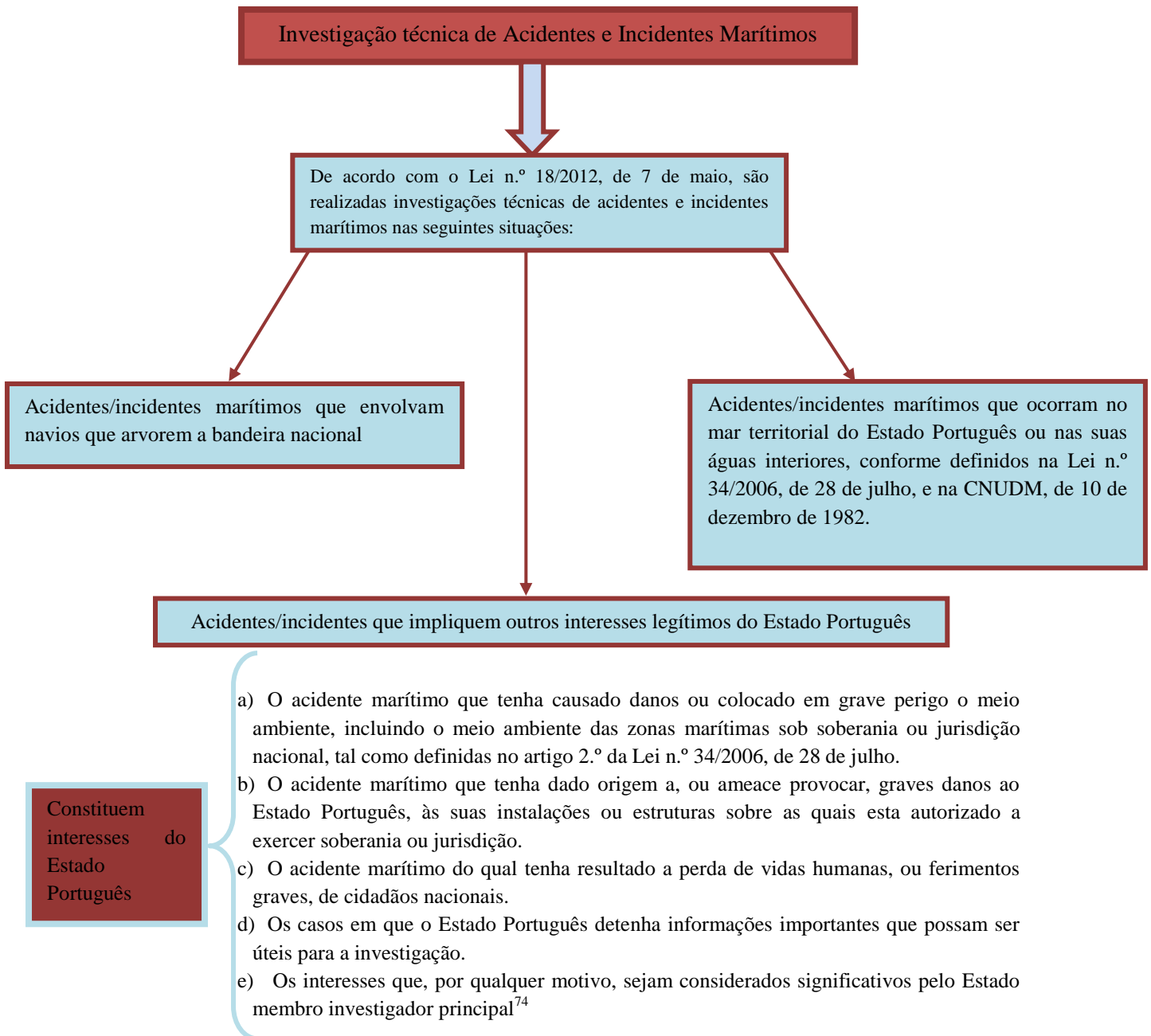


Diagrama 10: Quais os acidentes/incidentes marítimos suscetíveis de investigação (Fonte: Autor)

Por conseguinte, abordar-se-ão as condições que obrigam o supramencionado gabinete a realizar uma investigação técnica.

<sup>74</sup> Estado membro Investigador Principal: o Estado membro responsável pela condução das investigações de acidentes marítimos previstos na presente lei tal como mutuamente acordado entre os estados membros legitimamente interessados.





O GPIAM realiza uma investigação técnica sempre que ocorram acidentes marítimos muito graves numa das seguintes circunstâncias:

- a) Quando o acidente envolve um navio que arvoira a bandeira nacional, independentemente do local onde ocorra o acidente;
- b) Quando o acidente ocorre no mar territorial ou nas águas interiores do Estado Português qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos no acidente;
- c) Quando o acidente se revele como um interesse legítimo do estado português, qualquer que seja o local do acidente e da bandeira do navio ou navios envolvidos.

No caso de acidentes marítimos graves, de acidentes e de incidentes compete ao GPIAM decidir sobre a realização da investigação técnica, após proceder a uma avaliação prévia do acidente, ou incidente, a qual deve ter em conta, pelo menos os seguintes fatores:

- a) Gravidade do acidente ou incidente marítimo;
- b) Tipo de navio;
- c) Tipo de carga;
- d) A possibilidade de os resultados da investigação técnica poderem contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros.

Diagrama 11: Obrigatoriedade do GPIAM em realizar Investigações Técnicas (Fonte: Autor)

É de salientar, que compete ainda ao GPIAM efetuar uma investigação técnica a todos os acidentes e incidentes marítimos que ocorram no mar territorial ou águas interiores do Estado Português, e que envolvam um *ferry ro-ro* ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade, ou, no caso do acidente ou incidente marítimo ter ocorrido noutras águas, sempre que o último porto de escala do *ferry ro-ro* ou da embarcação de passageiros de alta velocidade tenha sido um porto nacional. Caso não realize uma investigação técnica a um acidente marítimo grave, o GPIAM, deve comunicar à Comissão Europeia os motivos dessa decisão através da European Marine Casualty Information Platform (EMCIP) / Plataforma Europeia de Acidentes Marítimos.



Ainda segundo a Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, artigo 2.º, estão excluídos do âmbito de aplicação do GPIAM acidentes ou incidentes marítimos que envolvam:

- a) Navios de guerra ou de transporte de tropas ou outros navios propriedade do Estado Português ou por ele explorados e utilizados exclusivamente em serviços estatais de natureza não comercial;
- b) Navios sem propulsão mecânica e navios de madeira de construção primitiva;
- c) Embarcações de recreio que não se dediquem ao comércio, exceto se forem tripuladas e transportarem mais de 12 passageiros para fins comerciais;
- d) Embarcações fluviais que operem apenas em vias navegáveis interiores;
- e) Embarcações de pesca de comprimento inferior a 12 m; e
- f) Instalações fixas de perfuração ao largo.

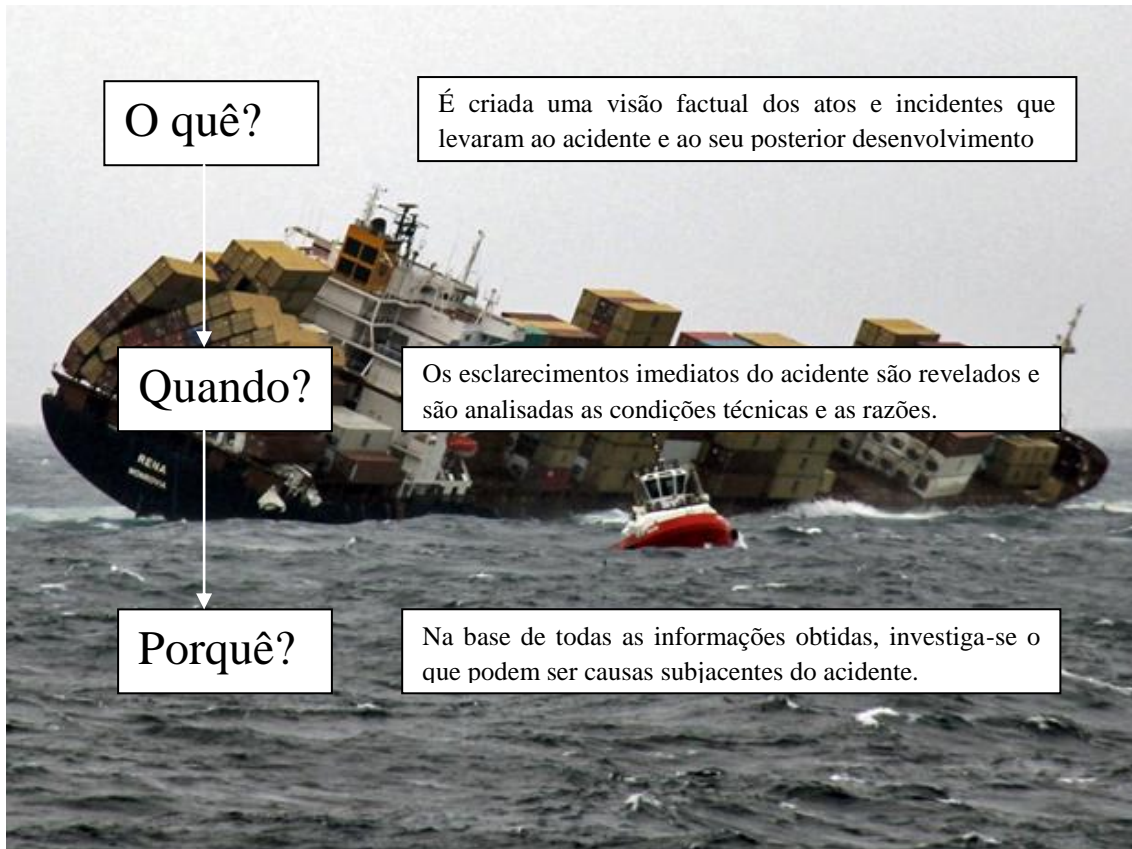
Deste modo, constata-se que as investigações técnicas (independentes de quaisquer investigações do foro judiciário, do inquérito da autoridade marítima ou outro, destinadas a apurar responsabilidades ou a imputar culpas) são desenvolvidas pelo GPIAM/GAMA, a quem cabe identificar com a maior eficácia e rapidez possível as respetivas causas, elaborando e divulgando os correspondentes relatórios e formulando recomendações em matéria de segurança marítima, com vista a reduzir a sinistralidade e assegurar a participação em comissões, organismos ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

Por fim, é de referir que tendo em conta as respetivas missões do GPIAM (compostas no artigo 2.º, do Decreto-Lei 140/2012), são várias as entidades e organismos que devem notificar o supramencionado gabinete (preenchendo o formulário de notificação de acidentes/incidentes marítimos - Anexo A), caso tenham conhecimento da ocorrência de um acidente/incidente marítimo. Entre outros destacam-se: centros costeiros, autoridades portuárias, profissionais de pilotagem, organizações reconhecidas, bem como a DGAM e a DGRM, podendo o GPIAM, de acordo com o Decreto-Lei n.º 140/2012, artigo 9.º, requerer a colaboração de especialistas em áreas específicas.



A investigação de acidentes/incidentes marítimos faz assim parte da cultura de segurança marítima, servindo de ponto de partida para a identificação de correções a serem efetuadas.

Ao efetuar-se uma investigação técnica, qualquer entidade ou organização, irá procurar respostas a três perguntas fundamentais, que permitirão só por si publicar futuras recomendações.



Esquema 3: Questões colocadas em investigações de ocorrências (Fonte: autor, adaptado deDMAIB, 29/08/2013)

Assim, e no sentido de dar resposta às questões colocadas no esquema 2, a investigação técnica de acidentes/incidentes marítimo deverá seguir, por exemplo, o processo que abaixo se apresenta.



Esquema 4: Ilustração das fases da investigação técnica (Fonte: Quaresma e Campos, 2014)



#### **4.4. O Inquérito da Autoridade Marítima**

Após ter-se efetuado um breve enquadramento legal acerca da supramencionada temática, bem como ainda terem-se focado os desenvolvimentos que levaram à formação do GPIAM, e ainda as várias fases do processo da investigação técnica, ir-se-á agora abordar o inquérito da AM.

Segundo o Decreto-Lei 384/99, de 23 de Setembro, verifica-se que sempre que ocorra um acontecimento de mar, o capitão ou quem exerce as funções de comando, deve elaborar um relatório, no qual se encontre descrito pormenorizadamente o sucedido. Posteriormente, caberá ao órgão competente da AM investigar com um carácter de urgência a veracidade dos factos relatados inquirindo as testemunhas e tripulantes/passageiros. No final da investigação a Autoridade Marítima, lavra as respetivas conclusões fundamentadamente, sobre os factos constantes.



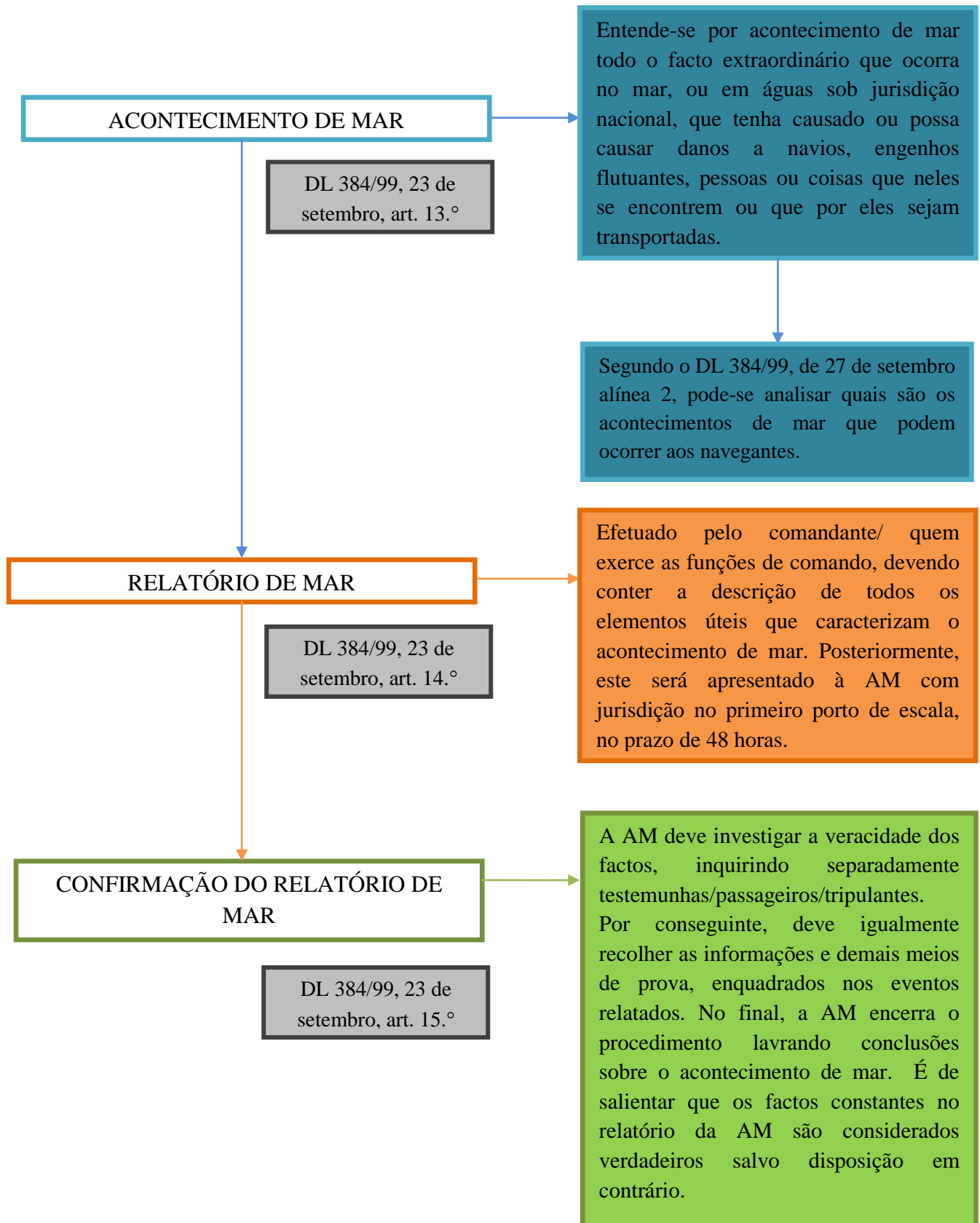


Diagrama 12: O Inquérito da AM de acordo com o DL 384/99, de 23 de setembro (Fonte: Autor)



Corroborando o que foi dito anteriormente, e sendo o capitão de porto a autoridade marítima local, que por inerência de funções exerce o cargo de comandante local da polícia marítima, pode-se afirmar, de acordo com o decreto-lei 44/2002, de 2 de março art. 13.º, que cabe a este último proceder a inquéritos em caso de sinistros marítimos.

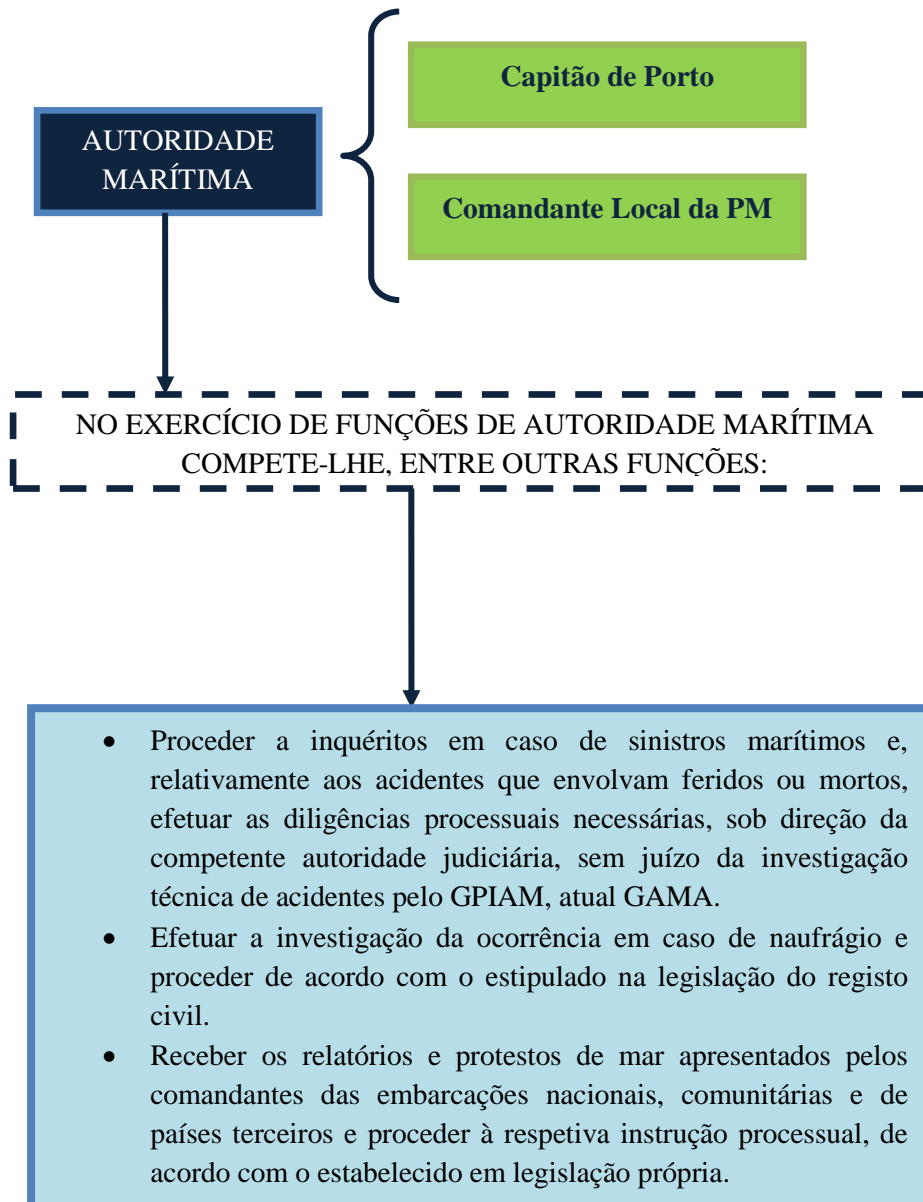


Diagrama 13: Incumbências do Capitão de Porto (Fonte: Autor)

Por conseguinte, e sendo o SAM o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executiva, consultiva ou policial, exercem poderes de AM e analisando o Decreto-Lei



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

n.º 248/95, de 21 de setembro art. 1.º, podemos afirmar que a PM, sendo uma força policial armada e uniformizada, dotada de competências especializadas nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM, possui todas e as demais competências para proceder aos inquéritos decorrentes de sinistros marítimos.

Concluindo, o GPIAM, atual GAMA, desenvolve investigações técnicas, procurando obter medidas corretivas, com o desígnio de prevenir futuros acidentes. Por seu lado, a Autoridade Marítima investiga sinistros marítimos, sob a competência judiciária, apurando responsabilidades. Assim, esta tarefa encontra-se limitada apenas a membros da PM, em muito devido às suas competências de polícia, corporizada por parte dos capitães de porto.



Diagrama 14: Inquérito do GPIAM vs PM (Fonte: Autor)





# CAPÍTULO 5

---

## O papel da Marinha e da AMN

### 5.1 Análise sobre os Espaços Marítimos nacionais

#### 5.1.1 A Marinha e a AMN

### 5.2 Fases de atuação em sinistros

#### 5.2.1 Prevenção

#### 5.2.2 Resposta

#### 5.2.3 Análise de sinistros marítimos



## **CAPÍTULO 5: O Papel da Marinha e da AMN**

### **5.1. Análise dos Espaços Marítimos Nacionais**

O conhecimento dos espaços marítimos sob sua soberania ou jurisdição sempre foi um objetivo permanente de uma nação marítima, particularmente se esses espaços forem extensos e constituídos por inúmeros recursos. Portugal é, sem dúvida, uma grande nação marítima, que para além de precisar de saber o que se passa no seu domínio, necessita de conhecer o enorme mar que o envolve, com a finalidade de dar sempre uma resposta correta e concreta (Marques e Correia, 2012).

O fator que permite atingir tal objetivo, é inicialmente corporizado por um meio físico - o mar - onde todas as atividades marítimas se desenrolam. Andar no mar implica uma série de condicionantes, sendo talvez a mais importante, e por vezes a mais esquecida, a experiência de marinheiro. Ninguém adquire perícias, competências de desempenho e conhecimento do mar, sem um tempo prolongado de experiência, tanto mais importante quanto mais elevadas forem as tarefas, funções e atividades conferidas por mais adversas que o sejam (Cajarabille, 2009). Somos nós, os marinheiros, que passando por todos esses passos, possuindo formação, conhecimentos, meios navais, equipamentos, experiência e servindo Portugal no Mar, conseguimos perceber o que tem de ser trabalhado e melhorado a curto/médio e longo prazo.

A concretização do conhecimento sobre os espaços marítimos apresenta-se assim como fundamental para se assegurar um eficaz exercício de autoridade soberana, jurisdicional ou de responsabilidade por parte de um Estado.

Esta questão foi alavancada por desenvolvimentos ocorridos no âmbito das chamadas missões de segurança marítima desenvolvidas por Marinhas, designadamente no âmbito da NATO e da UE. Os requisitos de informação sobre todas as atividades nos espaços marítimos e a necessidade de, ao nível operacional e tático, estabelecer procedimentos de articulação interagência, levaram a uma abordagem empenhada de diversos países marítimos nestas questões. Portugal desde cedo assumiu uma postura empenhada e, muitas vezes pioneira, na prossecução deste desiderato – construir, manter e disseminar conhecimento situacional marítimo. Não será alheio a este facto, o de a própria estrutura da Marinha portuguesa contemplar a articulação operacional entre órgãos e meios militares-navais e órgãos e meios da AM. Esta base estrutural da



Marinha facilitou a criação de um Centro de Comando e apoio às operações, o COMAR, o qual congrega um conjunto muito alargado de dados e sistemas de informação proveniente de várias entidades e fontes, e possui diversos procedimentos de articulação com essas entidades. Por outro lado, tem também acesso a um conjunto de informação de sistemas classificados de âmbito militar. Assim, é possível à Marinha e à AMN, construir um conhecimento sobre os espaços marítimos extremamente completo e único em Portugal.

Esta questão do conhecimento situacional, é essencial nas três formas de atuação em acidentes marítimos - na prevenção, na resposta e na análise dos mesmos. Em todas estas fases, o recurso ao conhecimento situacional marítimo é fulcral, pelo que se infere com facilidade a importância do papel da Marinha e da AMN neste domínio.

### **5.1.1 A Marinha e AMN**

A intervenção em funções securitárias enquadra-se num modelo que a própria Marinha batizou como de duplo uso. Este assegura, no respeito pela especificidade dos diferentes quadros legais, uma atuação militar e não militar, ligada à segurança marítima (incorporando as questões do *safety* e *security*), bem como à proteção civil com base nos espaços marítimos.

A atuação do Estado nas zonas marítimas, no contexto da segurança no mar, de acordo com a legislação nacional, encontra-se estabelecida na Lei n.º 34/2006, de 28 de julho, no qual se verifica que “o exercício da autoridade do Estado português nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição e no alto mar (...) compete às entidades, aos serviços e organismos que exercem o poder de autoridade marítima”, no qual se inserem, e como já referido, quer a Marinha quer a AMN.



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto



Esquema 5: Missões da Marinha Portuguesa (Fonte: Marinha, 2012)

O desempenho de missões no âmbito da segurança do mar, por parte das unidades e órgãos da Marinha Portuguesa, desenvolve-se em três quadros de atuação. O primeiro, decorre da polivalência que caracteriza as forças e as unidades operacionais de Marinha, bem como as competências do seu pessoal, no desempenho de um vasto leque de tarefas, racionalizando os recursos afetos à ação pública do mar. O segundo quadro de atuação, surge da existência de determinados órgãos de Marinha que exercem funções no quadro da AMN, permitindo assegurar o exercício de polícia nos espaços marítimos de soberania e jurisdição nacional, bem como promover de forma sustentada os inquéritos aos sinistros marítimos e respetivos procedimentos. Este quadro de atuação, e de acordo com o conjunto legislativo de 2002, reconheceu à Marinha a intervenção em determinadas missões de interesse público, aderindo-se a uma “lógica de consolidação dos meios institucionais e organizativos da Marinha como pilar essencial da AM. O terceiro e último quadro de atuação, tendo como base a segurança no mar, decorre da cooperação da Marinha com as Forças e Serviços de Segurança e com as Autoridades de Proteção Civil (Monteiro, 2012, *et. al.*).

Relativamente à AMN, entidade que desempenha uma posição fulcral no domínio da segurança marítima e que tal como a Marinha se enquadra no SAM, salienta-se, uma vez mais, que permite garantir uma maior eficácia na utilização dos meios afetos à Marinha no exercício das atividades de autoridade marítima.

Impõe-se destacar ainda, dois órgãos que integram sistemas regulados por administração própria, e com competências na área da segurança no mar:

- O Serviço de Busca e Salvamento Marítimo;



- O Instituto Hidrográfico.

O primeiro é responsável pelas ações de busca e salvamento marítimo relativas a acidentes ocorridos com navios, embarcações ou pessoas no espaço marítimo, sob responsabilidade nacional em que se verifique existir perigo para os indivíduos.

Já o IH, tem por missão assegurar as atividades de investigação e desenvolvimento tecnológico relacionadas com as ciências e as técnicas do mar. Estas disposições evidenciam que os trabalhos produzidos no Instituto Hidrográfico, embora essenciais a operações militares navais, ultrapassam largamente a esfera bélica.

Julga-se então bastante útil, compreender as funções práticas e as interligações existentes, entre os diversos órgãos que se associam na prevenção, na resposta e na análise de acidentes.

## **5.2. Fases de Atuação em Sinistros**

Falar de segurança marítima, implica que o perigo do meio e os inerentes à própria atividade, sejam impossíveis de eliminar da equação dos sinistros marítimos; no entanto, tal não significa que não possamos atuar com eficiência/eficácia na minimização do risco a que estão sujeitos os homens do mar e os meios que operam, atuando de forma assertiva sobre medidas técnicas, administrativas e pessoais, na redução da exposição ao perigo e na proteção dos diversos intervenientes.

Assim, procurar-se-á mostrar quais são os organismos incorporados na Marinha e na AMN, que desempenham um papel preponderante para a segurança de todos aqueles que andam no mar, precavendo acidentes marítimos, (na navegação mercante, na navegação de recreio e nas atividades de pesca), uma vez que segundo a experiência de marinheiro, só não acontece a quem não anda no mar.

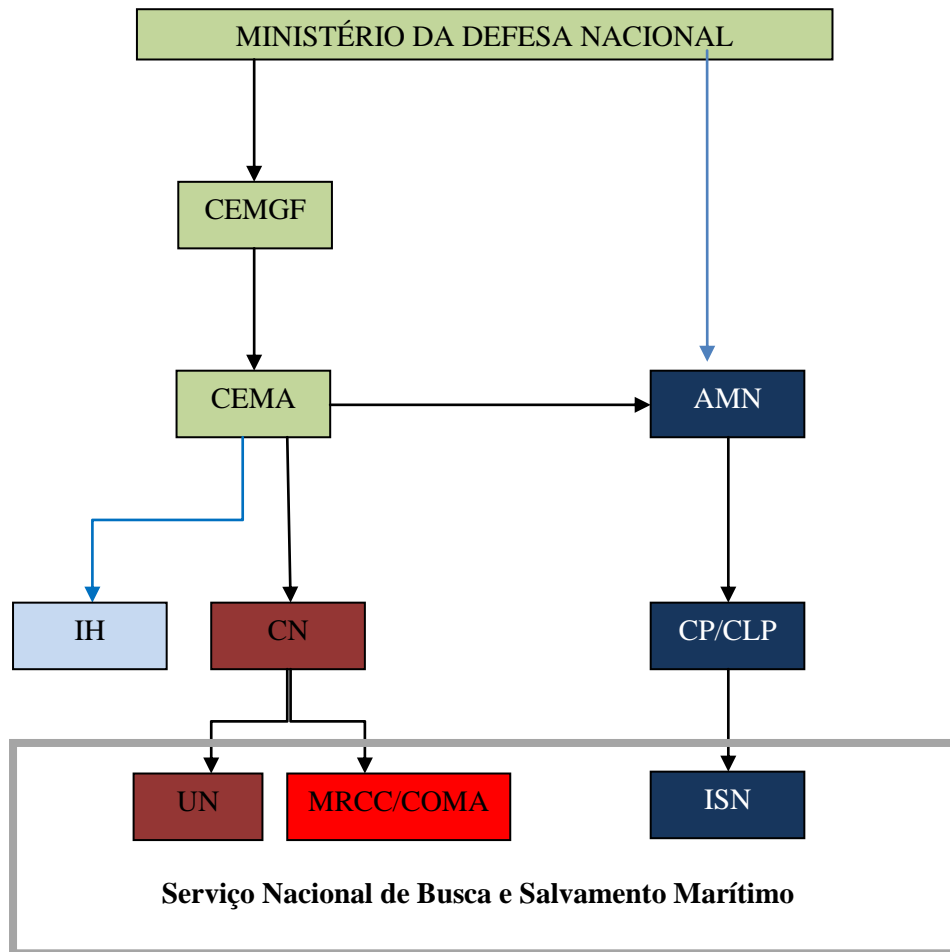
### **5.2.1 Prevenção**

No âmbito da comunidade internacional e nacional, cada vez mais é dada atenção e uma grande importância às questões da segurança marítima e prevenção de acidentes, seja pela salvaguarda da vida humana, dos custos materiais ou pela prevenção da poluição.



A Marinha e a AMN, enquanto atores com um papel preponderante nas questões marítimas e no uso do mar, não podem deixar de dar o seu contributo para o objetivo comum da prevenção de acidentes e aumento da segurança marítima nas várias vertentes.

Tendo como referência o dicionário da Língua Portuguesa (2014), define-se prevenção como “ o ato de se antecipar às consequências de uma ação, no intuito de prevenir o seu resultado, corrigindo-o e redirecionando-o” para a segurança, na estrutura organizacional da Marinha, é de realçar a intervenção direta do IH, Comando Naval (CN) e do MRCC/COMAR. Já no quadro dos órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional é de destacar essencialmente o papel do Capitão de Porto/Comandante Local da Polícia Marítima. Salienta-se que o SNBSM se encontra corporizado, entre outros organismos, quer pela Marinha quer pela AMN.



Organograma 4: Simplificação dos organismos com competências na Prevenção (Fonte: Autor)

O Instituto Hidrográfico funciona na direta dependência do Almirante CEMA<sup>75</sup> e tem por missão assegurar atividades relacionadas com as ciências e técnicas do mar, tendo em vista, quer a sua aplicação na área militar, quer o seu contributo para o desenvolvimento do País, nas áreas científicas e de defesa do ambiente marinho. O IH, procurando ser um centro de referência no conhecimento e investigação do mar, possui funções de serviço público, de apoio ambiental às operações militares e de segurança no mar, de investigação, de desenvolvimento e de inovação (Marinha Portuguesa, 2013).

<sup>75</sup> A competência relativa à definição das orientações estratégicas do IH, bem como ao acompanhamento da sua execução, é exercida pelo Ministro da Defesa Nacional em articulação com o Ministro da Educação e Ciência e da Ministra da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território.



Esquema 6: Estrutura Funcional do IH (Fonte: autor)

Este laboratório de Estado, apresenta-se como uma peça fulcral na prevenção de acidentes/sinistros no mar, fruto da quantidade e da qualidade da informação que consegue disponibilizar a todas as operações de carácter militar e de interesse público, mas também graças a todas as informações, de carácter não bélico, que disponibiliza a quem faz um uso diário do mar. Um exemplo concreto é o produto “Qual é a tua onda?”, que focalizado no serviço público de apoio à economia do mar, permitiu apoiar a prática de surf, a navegação de recreio e a segurança da navegação em mar aberto nas aproximações aos portos e nas entradas das barras (Instituto Hidrográfico, 2014).

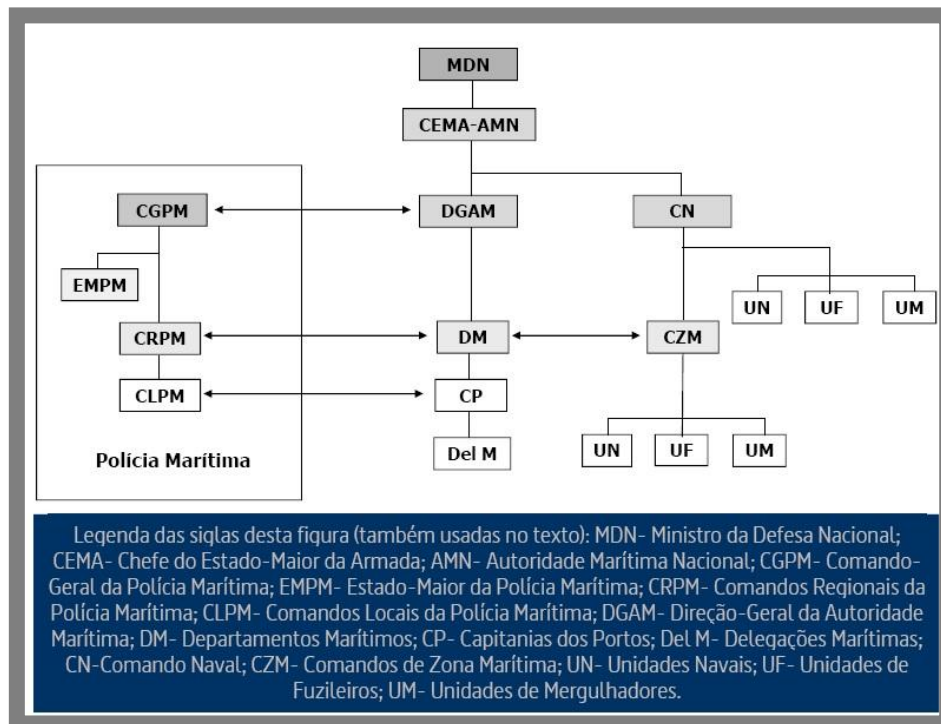
Assim, para o Instituto Hidrográfico, é absolutamente fundamental todo o conteúdo técnico da *safety of navigation*.

O Comando Naval, principal comando operacional da Marinha, é o comando de componente responsável pela condução de operações navais com o objetivo de assegurar que os portugueses façam uso do mar em segurança. Este, além de polarizar a atuação militar da Marinha, é também responsável pelo cumprimento de incumbências particulares de carácter não bélico (Marinha, 2013). Nesse sentido, compete ao CN a realização de missões de fiscalização dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, de garantir a cooperação e aconselhamento naval de navegação, consolidar o





dispositivo naval padrão e incrementar a capacidade de Construção do Conhecimento Situacional Marítimo.<sup>76</sup>



Organograma 5: Simplificação do Comando-Geral da Polícia Marítima, da Direção Geral da Autoridade Marítima e do Comando Naval (Fonte: DGAM)

Espaços Oceânicos / Costeiros	Zonas Marítimas Ribeirinhas	Águas interiores e outras do domínio público hídrico
Unidades Navais do Comando Naval	Unidades navais do Comando Naval e meios da Polícia Marítima	Meios da Polícia Marítima

Tabela 6: Modelo complementar de atuação da fiscalização de pesca nos espaços (Fonte: autor)

Na missão de fiscalização de pesca, sobretudo no emprego dos meios do CN, existem atualmente uma série de ferramentas que servem de apoio a esta incumbência. Nesse sentido, durante cada fiscalização são adotados procedimentos rigorosos e padronizados, com a utilização de listas de verificação (um para cada tipo de

<sup>76</sup> Decreto-Lei n.º 233/2009, de 15 de Setembro (LOMAR) e Diretiva Setorial do Comando Naval, 2011



embarcação). Atualmente, existem também quatro instrumentos bastante úteis, quer no esclarecimento do conhecimento situacional marítimo, quer na atividade de fiscalização marítima: SADAP<sup>77</sup>, SIFICAP<sup>78</sup> e MONICAP<sup>79</sup> (este dois últimos já abordados) e o Sistema *Oversee Search and Rescue*. O SADAP, é atualmente composto por seis módulos: módulo de análise de fiscalização, módulo de análise da atividade da pesca, módulo da capacidade AIS, módulo de regras, malhagens e espécies, módulo de elaboração de mensagens formatadas e módulo de busca e salvamento marítimo.<sup>80</sup> Por seu lado, o sistema *Oversee*, nasceu do *BlueEye*, projeto de investigação e desenvolvimento (I&D) financiado pelo Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN). Este, sistema foi desenvolvido pela *Critical Software (CSW)*, em parceria com a Marinha Portuguesa (Sousa, 2013).

Atualmente é extremamente exigente e complicado obter e manter o panorama marítimo completamente esclarecido. Esta situação prende-se com o facto de existirem inúmeras fontes de dados dispersas, tornando assim a compilação de toda a informação inviável. É neste contexto que se insere o sistema *Oversee*, desenvolvido no âmbito do projeto *Blueeye*, que tem a capacidade de integrar toda a informação proveniente das diferentes fontes, rentabilizando o tempo e o orçamento disponível.

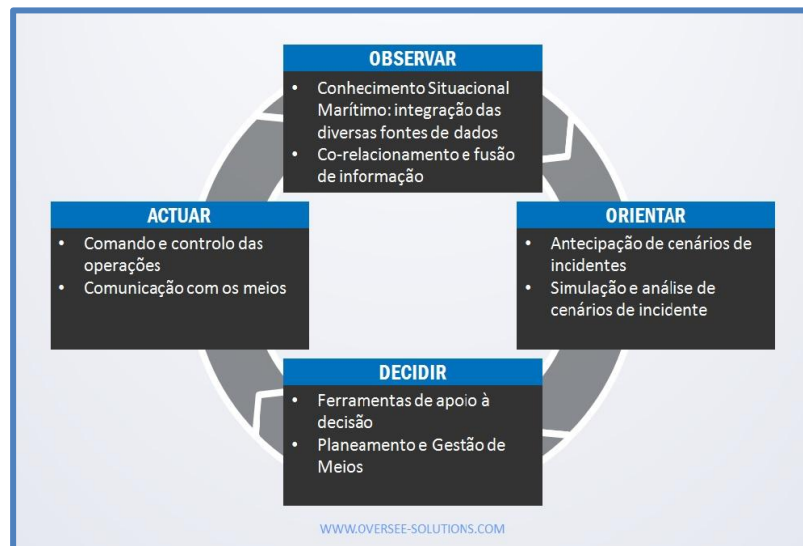


Figura 15: Ciclo de Decisão do Sistema *Oversee* (Fonte:www.oversee.solutions.com)

<sup>77</sup> SADAP – Sistema de Apoio à Decisão da Atividade de Patrulha

<sup>78</sup> SIFICAP – Sistema de Fiscalização da Atividade de Pesca

<sup>79</sup> MONICAP – Sistema de Monitorização da Contínua da Atividade de Pesca

<sup>80</sup> Desenvolvido na Marinha, e em vigor desde 2008/2009, este sistema encontra-se atualmente em utilização no apoio à condução de operações no Comando Naval, ao nível intermédio nos Comandos de Zona, Departamentos Marítimos e Comandos Regionais da PM, e ainda ao nível das unidades navais com tarefas de fiscalização das Capitánias e Comandos Locais da PM.



O *Oversee*, foi desenvolvido no sentido de abranger três áreas distintas de ação. Assim, é constituído por três módulos: o módulo de fiscalização marítima (*Oversee Sea Law Enforcement*), o módulo de proteção ambiental (*Environmental Monitoring and Protection*) e o módulo de busca e salvamento (SAR).

O módulo de busca e salvamento permite a visualização e seguimento de embarcações com diferentes equipamentos de monitorização contínua (exemplo: AIS ou MONICAP), sendo possível identificar e distinguir facilmente os diferentes tipos de embarcações existentes (embarcações de pesca, cargueiros, de passageiros, entre outras) através do uso de diferentes cores.

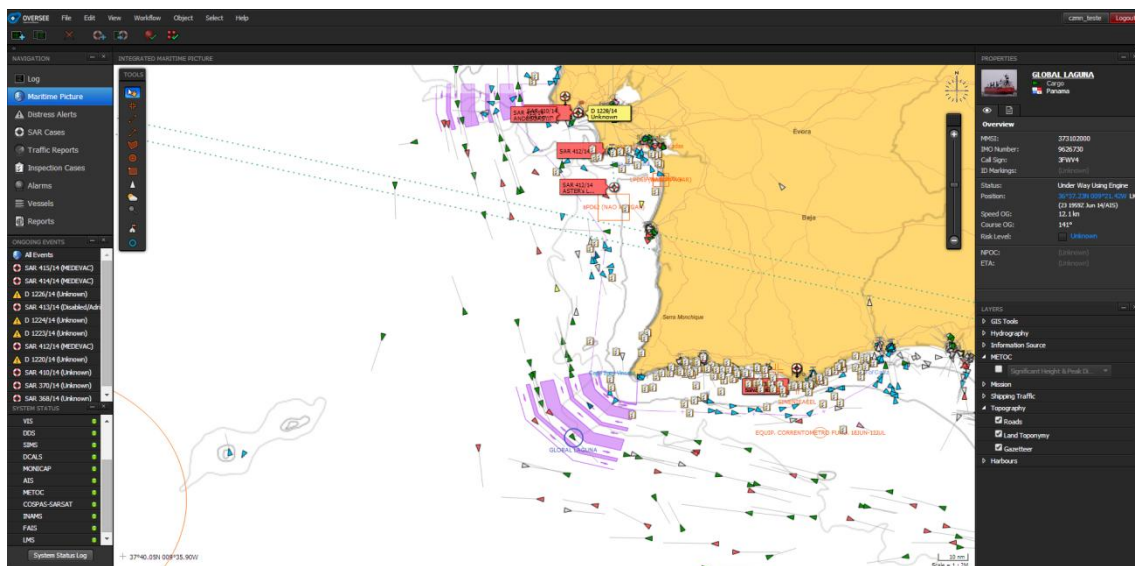


Figura 16: Módulo *Search and Rescue* – Oversee (Fonte: autor)

Permite, quando determinada embarcação é selecionada visualizar informação sobre a mesma. Esta informação compreende o seu nome, *Maritime Mobile Service Identity* (MMSI), número IMO, velocidade, posição, ETA e nível de risco que lhe é atribuído. Neste módulo “basta dizer que objeto caiu à água e onde, que o programa calcula, tendo em atenção dados como as marés, as correntes e os ventos, uma área de probabilidade que ajuda à tomada de decisões sobre as buscas”<sup>81</sup> (Coelho dias, 2014). Este permite também recuar no tempo, como a “box da televisão”<sup>82</sup>, sendo uma forte ajuda no combate à poluição, como se verificou na resolução do caso de uma mancha que apareceu a nordeste da Madeira, em agosto de 2012 em que “a ferramenta

<sup>81</sup> Coelho Dias, in Revista Sábado, pp. 78, 7 de Maio de 2014

<sup>82</sup> *Idem, ibidem*



*View Time* foi preciosa para levar a tribunal os presumíveis autores de uma mancha de poluição que surgiu na região supramencionada. Com o *Oversee* a Marinha identificou as embarcações que tinham navegado ali nas horas anteriores” (Coelho Dias, 2014, pp.78).

Efetivamente, esta ferramenta torna-se uma ajuda preciosa para o MRCC que recebe “2.300 chamadas por ano”<sup>83</sup> com uma área de vigilância “que corresponde a 62 vezes o território nacional”<sup>84</sup>, com mais de “500 operações de resgate, com uma taxa de sucesso de 97%”,<sup>85</sup> (Coelho Dias, 2014, pp. 78) mas também, para o comando das unidades navais que conseguem ter o panorama marítimo esclarecido, sendo consequentemente uma forte ajuda para o esforço da fiscalização marítima.

Por fim, importa realçar, que o CN além de possuir os meios navais, os equipamentos, os homens e as ferramentas/sistemas em apoio às suas missões, tem na sua dependência, fora da sua estrutura central, cinco Comandos de Zona Marítima, cujos comandantes são por inerência legal, os CRPM. Esta situação, desde já, evidencia a convergência de forma articulada de três estruturas orgânicas: Marinha (CN), DGAM e CGPM, evidenciando a presença do conceito do duplo uso.

Neste panorama e falando-se da prevenção no mar, é imperativo efetuar referência aos centros da Marinha: COMAR, MRCC e MRSC.

O Centro de Operações Marítimas é um centro de comando da componente operacional do sistema de forças, na dependência direta do Comando Naval, que tem por missão apoiar o exercício do comando e controlo das forças e unidades operacionais e assegurar a coordenação com entidades exteriores à Marinha. No âmbito de funções de segurança e autoridade do Estado no mar, o COMAR, desempenha um papel fulcral pela necessidade da Armada possuir um único órgão com capacidade de comando e controlo das ações marítimas no mar, assim como da articulação desta com os outros ramos, ou de outras entidades, que detenham competências em razão da matéria, de soberania e jurisdição nacional (Marinha, 2013).

O COMAR materializa assim, o paradigma do “duplo uso” da Marinha uma vez que desempenha quer ações de cariz militar, quer de cariz não militar, estendendo a sua área de atuação a operações de segurança marítima, passando por operações de apoio à proteção civil, a operações militares e de resposta a crises.

---

<sup>83</sup> *Idem, ibidem*

<sup>84</sup> *Idem, ibidem*

<sup>85</sup> *Idem, ibidem*



Figura 17: Instalações COMAR (Fonte: Marinha, 2014)

Os outros centros da Marinha, MRCC/MRSC, enquadram-se na importância que é dada, por parte dos Estados ribeirinhos, à assistência a pessoas em perigo no mar, levando ao estabelecimento de meios e de uma organização adequada, e eficaz, na vigilância da costa e na resposta a ações de busca e salvamento – SBSM.

Este serviço, é na prática materializado pelos Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo, de Lisboa (no CN, co-localizado com o COMAR) e Ponta Delgada (co-localizado no Comando de Zona Marítimo dos Açores - CZMA), pelo Sub-Centro Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo e no mar, por um quantitativo variável de Unidades Navais da Marinha, atribuídas quer em permanência, quer em reserva, e ao longo de toda a costa portuguesa, através das 31 Estações Salva-Vidas do ISN, debaixo da alçada dos Capitães dos Portos (Marinha, 2013).

O MRCC , serviço que funciona 24 horas por dia, 7 dias por semana, é uma peça fulcral na prevenção e resposta a um sinistro marítimo. Enquadrado nesta temática, encontra-se ainda VTS, operado pelo Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente (CCTMC), destinado a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo e a proteger o ambiente, com a capacidade para intervir e reagir a situações de tráfego que surjam na zona por ele abrangida<sup>86</sup>. A co-localização física do MRCC Lisboa com o COMAR e o CN tem-se traduzido numa substancial mais-valia prática, na

<sup>86</sup> Decreto-lei n.º 180/2004, de 27 de Julho



medida em que tem permitido aceder a diferentes sistemas que permitem um conhecimento situacional marítimo alargado, tornando-se assim mais eficaz no acompanhamento das atividades no mar, o que permite dispor de panoramas mais completos, contribuindo também para tal, por exemplo, a simbiose com o VTS.

Na dependência direta do Comando Naval, encontra-se em permanência um dispositivo padrão de unidades navais no mar, que contribuem para a construção do conhecimento situacional marítimo, e consequentemente para a prevenção de sinistros marítimos.

Já no panorama da AMN, e após abordado o papel da Marinha na prevenção, ir-se-ão abordar as competências do Capitão do Porto, na prevenção e na segurança dos marítimos.

As suas incumbências, escalpelizadas no Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, artigo 13.º “Competências do Capitão de Porto”, demonstram que embora se encontre na dependência hierárquica do Chefe do Departamento Marítimo, o Capitão de Porto possui as competências concretas que lhe permitem atuar em todas as matérias relacionadas com o exercício de autoridade marítima, inclusive na prevenção, encontrando-se agrupadas em:

- Funções de Autoridade Marítima;
- Salvamento e socorro marítimo;
- Segurança da Navegação;
- Funções de carácter técnico-administrativo;
- Registo patrimonial de embarcações
- Contraordenações;
- Proteção e conservação do domínio público marítimo e defesa do património cultural subaquático;
- Pesca, aquicultura e atividades conexas. (Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março)





	MARINHA				AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
	Instituto Hidrográfico	Comando Naval	MRCC/MRSC DL 15/94, de 22 de JAN	COMAR	Capitão de Porto/CLPM (Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, artigo 13.º)
<p><b>PREVENÇÃO</b> (ato de se antecipar às consequências de uma ação, no intuito de prevenir o seu resultado, corrigindo-o e redirecionado –o para a segurança)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Produtor da cartografia hidrográfica nacional;</li> <li>- Produz: previsão de marés, agitação marítima, segurança da navegação, cartografia náutica, publicações náuticas e manuais técnicos, o programa “Qual e a tua Onda?”, programa MEOTCMIL , avisos aos navegantes.</li> <li>- Serviços: levantamentos hidrográficos, sinalização marítima, apoio á navegação, monitorização e previsão, apoio a obras marítimas e planeamento de viagens;</li> <li>- Desenvolvimento de modelos numéricos;</li> <li>- Rede de observação de boias ondógrafos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaborar na fiscalização dos espaços sob soberania ou jurisdição nacional, tendo em vista a autoridade do Estado;</li> <li>- Assegurar o funcionamento de Centros Coordenadores de Busca e Salvamento Marítimo;</li> <li>- Garantir cooperação e aconselhamento naval da navegação;</li> <li>- Consolidar o dispositivo naval padrão;</li> <li>- Incrementar e construir o conhecimento situacional marítimo;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover exercícios SAR;</li> <li>- Elaborar planos e instruções para a condução de busca e salvamento marítimos</li> <li>- Coordenar as Comunicações do Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima;</li> <li>-Alertar outros órgãos que prestem assistência.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantir o apoio à condução de operações no mar, no âmbito da segurança e da autoridade do Estado no mar;</li> <li>- Assegurar, disseminar, compilar, processar e monitorizar o conhecimento da situação sobre o espaço de envolvimento marítimo.</li> <li>- Avisos METOC, via radiodifusão.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordenar e executar ações de fiscalização e vigilância;</li> <li>- Fiscalizar o cumprimento das normas legais relativas à pesca;</li> <li>- Determinar o fecho da barra, por imperativos decorrentes da alteração da ordem pública e, ouvidas as autoridades portuárias, com base em razões respeitantes às condições de tempo e mar;</li> <li>- Estabelecer fundeadouros fora das áreas de jurisdição portuária;</li> <li>- Emitir parecer sobre fundeadouros que sejam estabelecidos na área de jurisdição portuária, no caso de cargas perigosas;</li> <li>- Emitir Parecer sobre dragagens e fiscalizar o cumprimento do estabelecido;</li> <li>- Garantir o assinalamento marítimo costeiro, em articulação com a Direção de Faróis;</li> <li>- Publicar avisos à navegação quanto a atividades e acontecimentos nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional;</li> <li>- Dar parecer técnico sobre assinalamento marítimo;</li> <li>- Promover, assinalamento e remoção de destroços de embarcações naufragadas ou encalhadas;</li> <li>- Fixar a lotação de segurança;</li> <li>- Emitir o rol de tripulação;</li> <li>- Publicar editais de praia;</li> <li>- Dar parecer sobre processos de construção de cais e marinas;</li> <li>- Efetuar vistorias relativas a reboque de embarcações nacionais;</li> <li>- Efetuar a visita e verificação documental a todos os tipos de embarcações;</li> <li>- Fiscalizar e promover medidas de defesa ao património cultural subaquático;</li> <li>- Verificar antes da largada a existência e conformidade dos documentos exigidos pela legislação;</li> <li>- Estabelecer quanto a navios estrangeiros formas de acesso ao mar territorial.</li> </ul>

Tabela 7: Missões da Marinha e da AMN na prevenção de sinistros marítimos (Fonte: autor)



## 5.2.2 Resposta

Após ter-se analisado toda a envolvente sobre a prevenção de sinistros marítimos, procurar-se-á agora refletir sobre quais os organismos com competências na resposta e a forma como se inter-relacionam.

Entendendo-se por resposta o “ato ou efeito de resposta” a um sinistro no mar, e analisado o subcapítulo da “Prevenção”, pode-se afirmar de antemão que é o SNBSM (compreendido por toda a sua estrutura principal e auxiliar) que possui responsabilidades preponderantes na da salvaguarda da vida humana no mar.

A área de responsabilidade SAR nacional encontra-se dividida em duas SRR, Lisboa e Santa Maria, nas quais operam os dois MRCC, situados respetivamente em Lisboa e Ponta Delgada. Na cidade do Funchal funciona ainda o MRSC, subordinado ao MRCC do continente (Pacheco, 2012).



Figura 18: Área de responsabilidade nacional de busca e salvamento (Fonte: Bessa Pacheco, 2012)

Os centros de coordenação de busca e salvamento marítimo são os responsáveis máximos pela missão SAR em curso, assumindo-se como estruturas de apoio e de coordenação em terra, preparadas de acordo com os requisitos mínimos de operação.

A principal resposta que pode ser dada a um sinistro no mar surge com a implementação do SNBSM, este congrega em si vários organismos, todos eles com uma importância extrema nas ações de busca e salvamento no mar, sendo a interajuda e a cooperação a chave para o sucesso.





Na estrutura de Marinha, para além dos MRCC/MRSC, são de realçar a importância do IH, do CN e do COMAR. O primeiro, surge da necessidade de se conhecer os oceanos tendo em vista as ações de busca e salvamento, tornando-se apenas esta possível, através do desenvolvimento de estudos científicos de elevada complexidade. O Comando Naval, mantendo um dispositivo naval padrão (Anexo B), juntamente com a FAP e com os meios do ISN, contribui para manter um dispositivo permanente de meios de superfície e aéreos.



Figura 19: Ilustração dos meios empregues pelo SNBSM (Fonte: Autor)

Já o COMAR, pauta a sua importância por todo o apoio que concede ao MRCC/MRSC, nomeadamente no esclarecimento do panorama situacional marítimo.

Falando agora no quadro da AMN, são de destacar uma vez mais, as competências do Capitão de Porto, que se encontram escarpadas no Decreto-Lei 44/2002, de 2 de março, artigo 13.º “Competências do Capitão de Porto”. No panorama nacional, e como já anteriormente citado, existe uma forte interação entre o MRCC/MRSC e as Capitania. Um exemplo concreto desta situação, surge com os sinistros costeiros, nos quais os Capitães de Porto, nas suas áreas de responsabilidade, se assumem desde logo como coordenadores da ação no local, numa lógica de rapidez na resposta, informando o MRCC/MRSC e mantendo esta função até que os MRCC/MRSC chamem a si a coordenação, caso o entendam necessário. Esta relação entre os MRCC e os Capitães de Porto, não se resume às ações SAR tipo, estendendo-se de acordo com os mecanismos funcionais da Marinha para estas áreas, ao apoio mútuo em todo o tipo de ações de socorro nas águas jurisdicionais das Capitania dos Portos. Exemplo disso é a afetação de meios do serviço de busca e salvamento marítimo a ações



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

de socorro (e.g. emprego de meios aéreos da Força Aérea Portuguesa em buscas a banhistas desaparecidos). A área do SAR e do socorro nos espaços do domínio público hídrico sob jurisdição da Marinha está assim muito ligada, o que se traduz numa racionalização do emprego dos meios e em respostas operacionais mais eficazes.

Concluindo, a Marinha e a AMN, possuem um papel preponderante na resposta a um sinistro marítimo, sendo a interligação e a relação entre estes dois organismos, e a estrutura auxiliar do SNBSM, a chave para este processo.



MARINHA			AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL	
Instituto Hidrográfico	Comando Naval	MRCC/MRSC DL 15/94, de 22 de JAN	Capitão de Porto/CLPM (Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, artigo 13.º)	
<b>RESPOSTA</b> (ato ou efeito de resposta a um sinistro no mar)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolvimento de modelos numéricos de deriva indispensáveis á localização do naufrago;</li> <li>- Modelos de previsão de agitação Marítima;</li> <li>- Monitorização das correntes de superfície e de agitação marítima por via radar;</li> <li>- Conhecimento detalhado da batimetria das praias e das características das ondas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assegurar o funcionamento dos MRCC/MRSC, coordenando ações relativas a acidentes ocorridos com navios ou embarcações;</li> <li>- Disponibilizar unidades navais de busca e salvamento;</li> <li>- Cumprimento de missões particulares reguladas por legislação própria;</li> <li>- Assegurar em permanência o apoio aos centros de coordenação de busca e salvamento marítimo;</li> <li>- Garantir o apoio à condução de operações no mar, no âmbito da segurança e da autoridade do Estado no mar;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Abre o processo SAR;</li> <li>-Iniciar, conduzir e coordenar operações SAR;</li> <li>-Conduzir, sob coordenação dos RCC, os meios navais em operações SAR a aeronaves;</li> <li>-Apoiar outros RCC/MRCC que solicitem auxílio;</li> <li>-Designar o coordenador da ação SAR;</li> <li>-Reunir toda a informação relevante acerca do sinistro marítimo;</li> <li>- Avaliar os meios e os recursos necessários;</li> <li>-Solicitar os apoios necessários (meios e recursos);</li> <li>-Reunir e difundir a informação relevante;</li> <li>-Nomear os Comandantes da Zona de Ação (<i>On-Scene Coordinator</i> -OSC) ou promover a designação coordenador de busca de superfície (mercante);</li> <li>-Promover junto das embarcações e aeronaves envolvidas nas operações, a comunicação de todas as informações relevantes, relativas à localização e intenções;</li> <li>-Encerrar a ação SAR;</li> <li>-Informar todas as entidades a quem tenha sido requerido apoiam, sobre todas as matérias importantes relativas ao acidente;</li> <li>- Responsável máximo pela missão SAR.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dirigir operacionalmente, enquanto responsável de proteção civil, as ações decorrentes das competências que lhe estão atribuídas;</li> <li>- Prestar auxílio e socorro e naufragos e a embarcações, utilizando os recursos materiais da capitânia ou requisitando-os a organismos públicos e particulares, se tal for necessário;</li> <li>- Superintender as ações de assistência e salvamento de banhistas nas praias da área da sua capitania;</li> <li>- Coordenar as ações de combate à poluição nos termos definidos no PML;</li> <li>- Nas suas áreas de responsabilidade assumem-se desde logo como coordenadores da ação aquando de um sinistro marítimo;</li> </ul>

Tabela 8: Missões da Marinha e da AMN na resposta a um sinistro marítimo (Fonte: autor)



### **5.2.3 Análise e Investigação de acidentes Marítimos**

Após abordadas as questões da prevenção e da resposta a um sinistro no mar, quer no seio da Marinha e quer no da AMN, procurar-se-á agora saber, quais as competências destes dois organismos na análise e apuramento de responsabilidades.

Segundo Jacinto Morais, “é possível afirmar que desde tempos imemoriais a segurança sempre foi uma grande preocupação dos marinheiros e consequentemente da Marinha. Perante a hostilidade do meio, é sabido que perdido o navio, a perda de vida humana é quase garantida” (Jacinto Morais, 2014, p. 5).

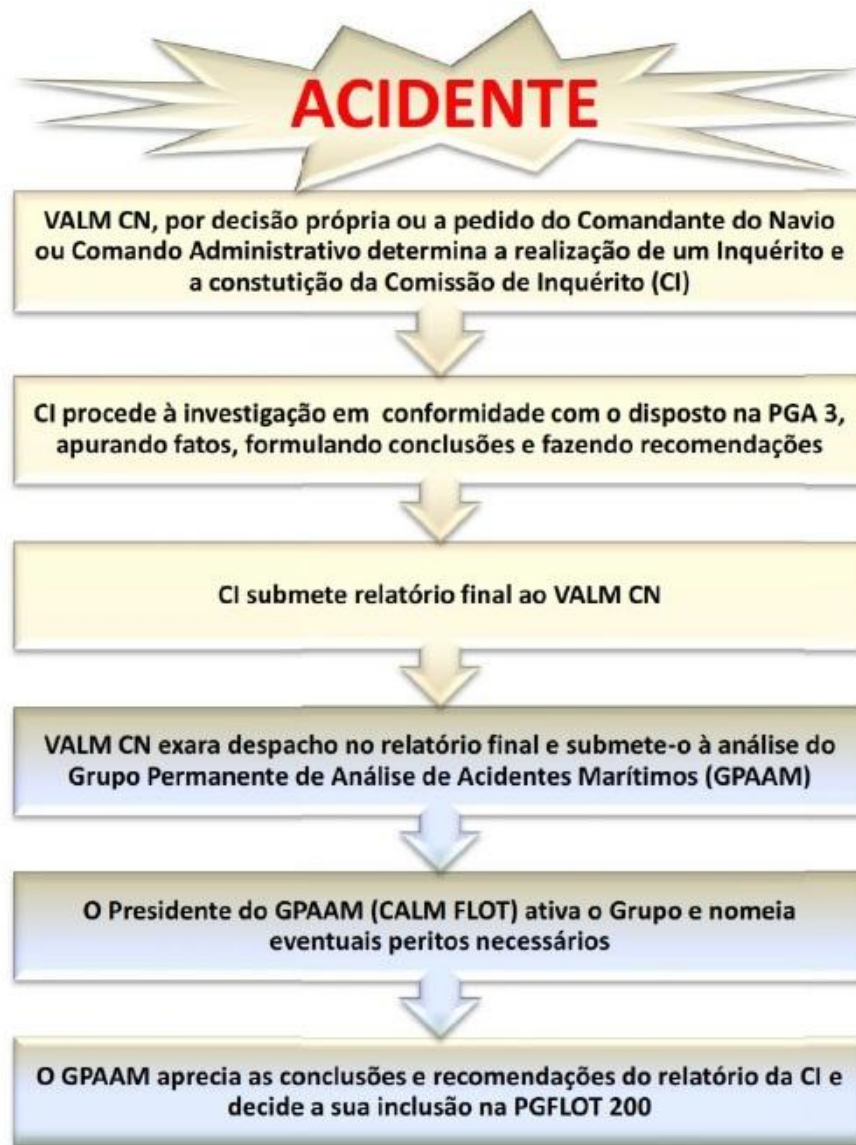
O ano de 1995 constituiu um marco na doutrina de investigação e análise de acidentes na Marinha.

Na sequência dos acidentes ocorridos com unidades navais, no ano supramencionado, foi constituído pelo despacho Almirante CEMA n.º 48/95, de 23 de junho um Grupo de Análise (GA) com a missão “...estudar os acidentes ocorridos nos últimos cinco anos; identificar os factos profundos que provocaram, contribuíram ou potenciaram a probabilidade da sua ocorrência e propor linhas de ação tendentes à correção daqueles fatores”.

O relatório final, produzido pelo GA, especificava a necessidade da constituição de uma Comissão de inquérito (CI) e de um Grupo Permanente de Análise de Acidentes Marítimos (GPAAM), no âmbito do Comando Naval. A CI e do GPAAM vieram a ser constituídos ainda durante esse ano, e têm vindo a ser ativados no âmbito do CN, sempre que tal se justifica.

O GPAAM, desde a sua formação, tem mantido um registo atualizado de todos os ensinamentos e recomendações no âmbito de acidentes marítimos, os quais são disponibilizados através da publicação PGFLOT 200 (C) – Acidentes Marítimos Lições Apreendidas. Ainda no seguimento desta linha de ação, foi aprovada em 1999, a doutrina da Marinha para a Investigação dos acidentes marítimos, vertida na publicação PGA 3 – Guia para a Investigação de Acidentes Marítimos.

Assim, a Marinha apenas analisa os acidentes ocorridos com as suas unidades navais, não efetuando qualquer investigação aos sinistros ocorridos com navios mercantes, embarcações de recreio ou embarcações de pesca.



Esquema 7: Fluxograma ilustrativo das etapas do atual processo de investigação após um Acidente (Fonte: Adaptado da PGA3 e do Apontamento da IGM, 2012)

Por outro lado, no âmbito da autoridade marítima, a investigação e análise de acidentes marítimos decorre do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, que confere ao capitão de porto competências vertidas nas áreas de jurisdição celebradas pelo Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março.

No âmbito interno da DGAM, existe ainda uma normativa “Circular DGAM n.º 78/2003-B, de 12 de agosto, relativa à Segurança marítima/Segurança da Navegação. Sinistros Marítimos e Salvação marítima ”que regula o relacionamento institucional com outras entidades dos Estado (e.g. entre outras, estabelece o envio dos resultados do inquérito realizados pelas autoridades marítimas ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos , I.P. (IPTM) - “para que o IPTM, possa iniciar as ações de investigação,



deve a Capitania do Porto em cujos espaços de jurisdição ocorreu o sinistro, informar de imediato este Instituto...”).

Apenas o capitão do porto possui competências legais para proceder a um inquérito de um sinistro marítimo, por se tratar de uma investigação com o intuito de apurar responsabilidade, o qual é realizado dentro da sua área de jurisdição, sendo a única eventual limitação, a sua capacidade efetiva em termos de meios e de recursos. Para ultrapassar estas adversidades o capitão de porto pode solicitar a colaboração de especialistas da Marinha, ou de outras entidades em áreas específicas.

Na análise e apuramento de responsabilidades, nem só a Marinha e a AMN, se apresentam como figuras de cartaz desta problemática. O GPIAM, atual GAMA, apresenta-se com papel fulcral na análise a sinistros marítimos, mesmo com as alterações acarretadas pelo Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro, e uma vez que não são expectáveis alterações significativas, a curto-prazo, nos procedimentos das investigações técnicas de acidentes marítimos, que continuarão a ser desenvolvidas e enquadradas pela Lei 18/2012 de 7 de maio e pelo decreto-Lei 140/2012 de 10 de julho.

Conforme anteriormente referido, verifica-se que a Marinha já dispõe de capacidade própria e consolidada de investigação de acidentes marítimos, no âmbito do Comando Naval, bem como a AMN<sup>87</sup>, corporizada pela função do Capitão do Porto.

Na matéria em apreço, para além da Marinha e da AMN, e como já anteriormente referido, o GPIAM possui como missão proceder à investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos, enquadrado pela Lei n.º 18/2012 de 7 de Maio. Esta tarefa pertencia inicialmente ao IPTM, I.P, no entanto este organismo nunca a assumiu plenamente, procedendo-se apenas ao inquérito da Autoridade Marítima. Na tabela 10, pode-se analisar quais as incumbências e o objetivo do GPIAM nesta problemática.

---

<sup>87</sup> AMN – Autoridade Marítima Nacional



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

	<b>MARINHA</b>	<b>AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL</b>
	<b>Comando Naval (PGA-3; PGFLOT 200 (C))</b>	<b>Capitão de Porto/CLPM (Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, artigo 13.º)</b>
<b>ANÁLISE DE SINISTROS MARÍTIMOS</b> (Averiguar, estudar, explorar sinistros marítimos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comando Naval procede à investigação e análise de acidentes marítimos que envolvam unidades navais, unidades auxiliares de Marinha, unidades de fuzileiros e unidades de mergulhadores;</li> <li>- Disponibilização de todos os acidentes marítimos, desde 1995, no PGFLOT 200 (C) -acidentes Marítimos Lições Apreendidas;</li> <li>-Comando Naval baseia o seu modelo de investigação com base no PGA 3-Guia para a Investigação de Acidentes Marítimos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Proceder a inquérito em caso de sinistro marítimo. Relativamente aos acidentes que envolvam mortos ou feridos efetuar as diligências processuais necessárias, sob componente da direção judiciária, sem prejuízo das investigações técnicas do GAMA, ex-GPIAM;</li> <li>- Efetuar a Investigação da ocorrência em caso de naufrágio;</li> <li>- Receber relatórios e protestos de mar apresentados pelos comandantes das embarcações;</li> </ul>
<b>OBJETIVO DA ANÁLISE</b>	Proceder à investigação e análise de acidentes com unidades navais, para que estas sejam incluídas no PGFLOT 200, com o intuito de se criar um conjunto de lições apreendidas, por forma a que não se repita.	Efetuar a investigação da ocorrência de sinistros, sob a direção da componente judiciária, procurando sempre apuramento de responsabilidades e imputação de culpas.

Tabela 9: Missões da Marinha e da AMN na análise a sinistros marítimos (Fonte: autor)

Por fim, pode-se afirmar que o relacionamento entre a Marinha, a AMN e o GPIAM, tem campo para ser explorado, nomeadamente em matéria de extração e tratamento de dados de equipamentos eletrónicos de bordo como o VDR, o ECDIS ou o GPS.

<p style="text-align: center;"><b>ANÁLISE DE SINISTROS MARÍTIMOS</b></p>	<p>Gabinete de Prevenção e de Investigação de acidentes Marítimos (Lei n.º 18/2012, de 7 de Maio)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realiza uma investigação técnica sempre que ocorram acidentes marítimos graves;</li> <li>- Realiza uma investigação técnica sempre que ocorra acidentes ou incidentes marítimos com embarcações <i>ferry ro-ro</i>, ou embarcações de alta velocidade;</li> <li>- Estão excluídos da investigação técnica de acidentes marítimos navios de guerra, ou de transporte de tropas ou que são propriedade do estado;</li> <li>- 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;</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>OBJETIVO DA ANÁLISE</b></p>	<p>Investigações independentes de quaisquer investigações do foro judiciário, do inquérito da autoridade marítima ou outro, destinadas a apurar responsabilidades ou a imputar culpas, mas sim investigações que procuram promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima.</p>

Tabela 10: Missões do GPIAM na análise a sinistros marítimos (Fonte: autor)





# CAPÍTULO 6

---

## CONCLUSÕES



## CAPÍTULO 6: Conclusões

Com o término deste trabalho, é possível obter algumas conclusões e responder às questões derivadas e centrais que inicialmente foram propostas.

Tendo como ponto de partida as consequências dos sinistros marítimos, pode-se concluir que de todas elas, a necessidade de assistência a pessoas no mar/salvagem da vida humana, constitui a face mais importante de todas as matérias marítimas. Por outro lado, não menos importante e bem mais atual, conclui-se que o argumento ecológico (salvagem do meio ambiente) tem sido bastante valorizado, quer na comunicação social, quer na esfera mundial, fruto da consciencialização de que o meio marinho não é um recurso perene e assegurado. Os derrames causados, geram graves consequências ambientais, fragilizando a natureza e destruindo os ecossistemas, consequências económicas, não só pelas restrições e proibições nas áreas lesadas pelo derrame, mas também pelos custos para as entidades responsáveis e consequências sociopolíticas, relativamente à tomada de decisão de navios em dificuldades.

Abordando o atual panorama nacional da problemática dos acidentes marítimos, e tendo como ponto de partida as tabelas 3 e 4 e os gráficos 4 e 5, pode concluir-se que os sinistros continuam a ocorrer. Analisando a última década, constata-se a existência de aproximadamente mais 100 sinistros anuais, sendo as embarcações mais afetadas, as de pesca e as de recreio. Conclui-se uma vez mais, que apesar de todas as medidas implementadas até aos dias de hoje, os acidentes/incidentes marítimos ocorrem, validando a atualidade deste tema, nos países costeiros. No entanto, e no âmbito da segurança marítima, Portugal tem vindo a fazer um grande esforço no sentido de estar dotado de um regime legal robusto e adequado às suas necessidades, enquanto Estado de bandeira, Estado de porto e Estado costeiro, tudo tendo em vista a garantia da segurança nos espaços marítimos sob sua soberania ou jurisdição. Tem também tomado medidas para dotar os organismos e entidades com responsabilidades, ferramentas e meios necessários ao conhecimento, controlo e tomada de decisão bem suportada, como resposta a todos os infortúnios que ocorreram no mar.

Focando agora os principais atores na segurança do mar, e referindo uma vez mais que “o mar tornou-se num palco onde convivem diferentes atores” (Lopes, 2011, pp. 11) conclui-se que essa importância recai sobre todas as entidades e organismos que direta ou indiretamente constituem ou auxiliam o SNBSM, e que permitem dar uma



resposta positiva (fazendo um uso criterioso de recursos do Estado) aquando da sua solicitação. Por outro lado, conclui-se que apesar da regulamentação e o seu cumprimento serem imprescindíveis, não são por si só suficientes para cumprir os objetivos pretendidos no âmbito da busca e salvamento. Todos os sistemas assumem, assim, uma importância extrema na segurança dos mares.

Por conseguinte, e falando-se da investigação de acidentes e incidentes no mar, um dos passos mais recentes neste contexto, deu-se com a transposição para a ordem jurídica interna do 3º pacote de segurança marítima da UE, através da qual os princípios e objetivos da Diretiva 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, passaram a vigorar em Portugal na Lei n.º 18/2012, de 7 de maio. Com esta transposição, foi criado um novo organismo responsável pela investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos, que até então era da atribuição do IPTM, I.P. - o GPIAM.

Do que foi possível apurar com a investigação feita neste trabalho, conclui-se que o papel da Marinha é muito importante na segurança no mar em geral, mas que, no âmbito dos acidentes marítimos, tem apenas preocupações no caso de os acidentes ocorrerem com unidades navais, situação em que se deve proceder a uma investigação com o intuito de apurar as causas dos mesmos. Ainda neste particular, defende-se a ideia de que deve ser atualizada a publicação que serve de base a este tipo de investigações, o PGA-3.

Já no que respeita ao papel da Autoridade Marítima, conclui-se que é mais abrangente do que o da Marinha, pois cobre diversas áreas na prevenção, na resposta e entra ainda no campo da análise dos acidentes, através da implementação do inquérito ao sinistro, competência prevista no Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março. Como já mencionado, o inquérito levado a cabo no âmbito das capitánias, não se iguala à investigação técnica que deve ser conduzida pelo GPIAM, mas pode complementá-lo e até ser parte do relatório de segurança, caso não haja envolvimento por parte do Ministério Público, o que se sucede, quando há vítimas mortais ou dúvidas sobre a possibilidade de ter havido crime.

Por fim e perante o que ficou dito, bem como atenta a toda a investigação realizada neste trabalho, pode ainda concluir-se que também nesta matéria a cooperação institucional entre todas as entidades aqui referidas é de fundamental importância para que a segurança no mar seja uma realidade e para que, quando tudo corre mal, e o acidente se torna inevitável, a sua análise do ponto de vista da investigação técnica ou



de outra índole, seja bem conduzida e produza as conclusões certas, para evitar que volte a acontecer.

Abordando agora a questão central deste trabalho, conclui-se que se por um lado, a Marinha se apresenta como um dos atores principais nas questões marítimas e no uso do mar, não podendo deixar de dar o seu contributo para o objetivo comum da prevenção e resposta a sinistros, nas mais variadas vertentes, por seu lado, a AMN, possui um papel crucial e um leque muito vasto de responsabilidades nesta problemática, especialmente no que respeita ao exercício de autoridade do Estado no mar. Sendo uma das missões da Marinha Portuguesa a segurança e a autoridade do Estado, no qual se enquadra esta questão, conclui-se que o apoio à segurança marítima, na prevenção e resposta, na análise e apuramento de responsabilidades, são efetuados pelo Instituto Hidrográfico, pelo Comando Naval, pelo MRCC/MRSC, e pelo COMAR. Já no quadro da AMN, o Capitão de Porto constitui-se como o seu alicerce funcional, nesta problemática.

Por fim, apesar de as missões da Marinha e de a AMN não se confundirem, articulam-se sinergicamente e complementam-se, buscando sempre a segurança dos marítimos, demonstrando a importância que estes dois organismos possuem nas questões do *maritime safety*.

QUESTÃO CENTRAL	QUESTÕES DERIVADAS	RESPOSTA ÀS QUESTÕES DERIVADAS	RESPOSTA À QUESTÃO CENTRAL
<p><i>Qual o papel da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional no apoio à segurança marítima, na prevenção e resposta, na análise e apuramento de responsabilidades a sinistros no mar?</i></p>	<p><i>Quais as consequências dos sinistros?</i></p>	<p>Os sinistros marítimos podem originar a perda de vidas humanas e simultaneamente acarretar consequências ambientais, económicas e sociopolíticas.</p>	<p>Em resposta à questão major deste trabalho, conclui-se que, se por um lado a Marinha funciona como um dos atores principais nas questões marítimas e no uso do mar, não pode deixar de dar o seu contributo para o objetivo comum da prevenção e resposta a sinistros, nas mais variadas vertentes. Já a AMN possui um papel crucial e um leque muito vasto de responsabilidades nesta problemática, especialmente no que respeita ao exercício de autoridade do Estado no mar. Sendo uma das missões da Marinha Portuguesa a segurança e autoridade do Estado, no qual se incorpora esta questão, conclui-se, que o apoio à segurança marítima, na prevenção e resposta, na análise e apuramento de responsabilidades são efetuadas pelo Instituto Hidrográfico, pelo Comando Naval, pelo MRCC/MRSC, e pelo COMAR. Já no quadro da AMN, o Capitão de Porto constitui-se como o seu alicerce funcional nesta problemática (Informação contida nas tabelas 7,8 e 9).</p>
	<p><i>Qual o panorama nacional na problemática dos acidentes marítimos?</i></p>	<p>No que toca ao panorama nacional, a problemática dos acidentes marítimos continua presente. Analisando a última década, constata-se a existência de aproximadamente 100 sinistros anuais, sendo as embarcações de pesca e as de recreio afetadas com maior frequência.</p>	
	<p><i>Quais os principais atores na segurança do mar?</i></p>	<p>Os principais atores na segurança do mar são todas as entidades e organismos que direta ou indiretamente constituem ou auxiliam o SNBSM, e que permitem dar uma resposta positiva sempre que necessário.</p>	
	<p><i>Como se processa e qual o enquadramento legal da investigação técnica de acidentes e incidentes no mar?</i></p>	<p>A transposição para a ordem jurídica interna do 3º pacote de segurança marítima da UE, através da qual os princípios e objetivos da Diretiva 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, vigoram em Portugal na Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, constitui o fundamento legal da investigação técnica de acidentes e incidentes no mar. Neste problemática a Marinha apenas possui preocupações no caso de acidentes ocorrerem com unidades navais, situação em que se deve proceder a uma investigação com o intuito de se apurar as suas causas (PGA-3). Já a AMN implementa o inquérito ao sinistro, competência prevista no Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, sob a competente judiciária.</p>	

Tabela 11: Matriz de Validação (Fonte: Autor)

# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

---



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Obras:

- ✓ ALVES, Luís da Franca de Medeiros. *O Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania e Jurisdição Marítima. Autoridade Marítima (Temas e Discursos Doutrinários)*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha e Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), in Publicação Temas e Reflexões, n.º 5, 2006;
- ✓ AMARO, Rui Picarote. *A Barra da Morte A Foz do Rio Douro: Acidentes marítimos, episódios, opiniões, recordações familiares e outros*, 1ª Edição, Porto, O progresso da Foz, 2007;
- ✓ BARROS, Armando & VARANDA, Nuno. *Regulamento Geral das Capitánias: Revisto e Atualizado*, Coimbra, Livraria Almedina, 2003;
- ✓ BOGDAN, R.C., BIKLEN, S.K. *Qualitative research in education*, Boston, Allyn and Bacon, 1992;
- ✓ COMITÉ DE REPRESENTANTES PERMANENTES. *Projeto de Declaração dos Estados – Membros sobre Segurança Marítima*, Conselho da União Europeia, Bruxelas, 7 de Outubro de 2008;
- ✓ CORREIA, D. *O Mar No Século XXI*. Aveiro: FEDRAVE, 2010;
- ✓ CORTESÃO, Jaime. *Portugal, Uma Nação Marítima*, s.l, s.d.;
- ✓ CUNHA, Tiago Pitta e. *Portugal e o Mar: Á Redescoberta da Geografia*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos (FFMS), 2011;
- ✓ DELFAULD, Pierre. *A segurança do transporte e do tráfego marítimo de mercadorias*, Rede Transnacional Atlântica dos Parceiros Económicos e Sociais, Grupo de Trabalho “Acessibilidade”, 2005;
- ✓ DICIONÁRIO DA LÍNGUA PORTUGUESA, Porto Editora, Dicionários Editora, 2014;
- ✓ EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL. *Transport Safety Performance In the EU a Statistical Overview*, European Transport Safety Council, Bruxelas, 2003;
- ✓ FERNANDES, Rodrigo. *Modelação de Derrames de Hidrocarbonetos*, Trabalho Final de Curso no Instituto Superior Técnico, Licenciatura em Engenharia do Ambiente, Lisboa, 2001;



- ✓ FORTIN, Marie-Fabienne. *Fundamentos e etapas do processo de investigação*, tradução de Nídia Salgueiro, Loures, Lusodidacta, 2009;
- ✓ FREIXO, Manuel João Vaz. *Metodologia Científica – Fundamentos, métodos e técnicas*, 4ª Edição, Lisboa, Instituto Piaget, 2012;
- ✓ GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS. *Relatório de Investigação 2013, Arrastão Deneb*, GPIAM, Lisboa, 2013;
- ✓ GALEGO, Belmiro Esteves e SILVA, A. Cunha e. *Naufrágio de 1947: ... toda a saudade é um cais de pedra*, Matosinhos, Junta de Freguesia de Matosinhos e Camara Municipal de Matosinhos, 2007;
- ✓ GARRIDO, Álvaro. *Mútua dos Pescadores: Biografia de uma Seguradora da Economia Social*, 1ª Edição, Lisboa, Âncora Editora, 2012;
- ✓ GOUVEIA, José António Velho e SOARES, C. Guedes. *A Problemática da Identificação de Locais de Refugio na Costa Portuguesa, s.l., s.p., s.d.*;
- ✓ MORAIS, Jacinto Miguel. *Análise de Acidentes Marítimos*, Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M13/14, Instituto de Estudos Superiores Militares, Lisboa, 2014;
- ✓ PEDRO, André Nunes. *Marinha de Duplo Uso: Os fuzileiros como Elemento Operativo*, Dissertação de Mestrado em Ciências Militares Navais na Escola Naval, Lisboa, 2012;
- ✓ PILOTO, Adelina e SANTOS A. Monteiro dos. *Naufrágios: História Trágico-Marítima de Vila do Conde 1588 – 2006*, 1ª edição, Vila do Conde, Câmara Municipal de Vila do Conde, 2007;
- ✓ QUARESMA, Ana Rita e CAMPOS Cristina. *Segurança Marítima*, Mestrado em Gestão Portuária, no Instituto de Estudos Superiores (ISCIA), Aveiro, 2014;
- ✓ SEMEDO, Álvaro Milho; MOURINHA, António Anjinho; MARQUES, António Gameiro; CORREIA, António Neves; CORREIA, Armando Dias; SOARES, Carlos Ventura; GUEDES, Henrique Portela; NETO, José Pais; PEDRA, José Rodrigues; GOUVEIA, José Velho; MIRONES, José Vizinha; DIOGO, Luís da Costa; PEREIRA, Luís Sousa; MONTEIRO, Nuno Sardinha; GUERREIRO, Ricardo Correia; BRITO, Victor Gonçalves de; CAJARABILLE, Victor Lopo. *A segurança no mar: Uma visão Holística*, coordenado por Victor Lopo Cajarabille, António Silva Ribeiro, António Gameiro Marques e Nuno Sardinha Monteiro, Mare Liberum, 2012;





- ✓ SOUSA, Laura Sofia Neves de. *Indicadores de risco de incidentes marítimos com base em dados do sistema de monitorização contínua das atividades de pesca*, Dissertação de Mestrado em Ciências Militares Navais na Escola Naval, Lisboa, 2013.

### **Periódicos:**

- ✓ AGÊNCIA EUROPEIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA. *Um transporte mais seguro e menos poluente na União Europeia*, Lisboa, EMSA, Brochura, 2005;
- ✓ ARTILHEIRO, Fernando Freitas. *A ID&I No Instituto Hidrográfico ao Serviço das Atividades Marítimas*, apresentação power point in seminário ID&I para um futuro sustentável das atividades marítimas, Paço de Arcos, s.d.;
- ✓ CAJARABILLE, Victor Lopo. *A Segurança no Mar Português*, in Publicação Nação e Defesa, nº 122, 4ª série, p. 101-115, 2009;
- ✓ CÂNDIDO, António Manuel de Coelho. *Espaços Marítimos sob soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo par Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado no Mar*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha e Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), in Publicação Cadernos Navais, n.º 39, 2011;
- ✓ CENTRO INTEGRADO DE TREINO E AVALIAÇÃO NAVAL. *Aperfeiçoamento em tática e operações navais, Busca e Salvamento*, apresentação power point, CITAN, 2014;
- ✓ CUNHA, Tiago Pitta e. *A Importância Estratégica do Mar para Portugal*, in Publicação Nação e Defesa, nº 108, 2ª série, p. 41-52, 2004;
- ✓ DIAS, Coelho e MAIA, Ricardo . *O negócio salva-vidas*, in revista Sábado, n.º 523, pp.78, s.l., 7 a 14 de Maio;
- ✓ DIAS, Pedro Coelho. *Centro Coordenador de Busca e Salvamento de Lisboa*, apresentação power point, in EXPONOR, s.d.;
- ✓ DIAS, Pedro Coelho. *MRCC Lisboa*, comunicação, Lisboa, s.d.;
- ✓ DIOGO, Luís da Costa. *Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado*, in Publicação Nação e Defesa, nº 108, 2ª série, p. 85-138, 2004;
- ✓ DIOGO, Luís da Costa. *Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos*



- Órgãos de Estado*, in Publicação Nação e Defesa, nº 108, 2ª série, p. 85-138, 2004;
- ✓ DIOGO, Luís da Costa. *O contexto do Direito do Mar e a prática da Autoridade Marítima (Análise e Estudo de Casos Práticos)*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha e Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), in Publicação Cadernos Navais, n.º 4, 2003;
  - ✓ DIREÇÃO-GERAL DE AUTORIDADE MARÍTIMA/COMANDANTE GERAL DA POLÍCIA MARÍTIMA. *Diretiva Setorial da DGAM/CGPM*, 2011;
  - ✓ GOUVEIA, José António Velho. *Mais um passo fundamental para a segurança marítima em Portugal: A criação do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos* in Revista Pontos de Vista, 2012;
  - ✓ GOUVEIA, José António Velho. *O Sistema de Autoridade Marítima*, apresentação power point, Curso Pós Graduado de Atualização Direito Administrativo do Mar, Instituto de Ciências Jurídico-Políticas, Novembro 2013
  - ✓ GOUVEIA, José António Velho. *O Sistema Nacional de Busca e Salvamento*, s.l., pp.535-554, s.d.;
  - ✓ INSTITUTO HIDROGRÁFICO. *Métodos de posicionamento*, apresentação power point, s.l., 2010;
  - ✓ INSTITUTO NACIONAL ESTATÍSTICA. *Estatística dos Transportes - 2011*, Estatísticas oficiais, s.l., 2012;
  - ✓ LOPES, Cunha. *Ministério da Defesa, Autoridade Marítima Nacional e Direção-Geral da Autoridade Marítima*, comunicação efetuada na Escola Naval, Lisboa, 2 de Outubro de 2013;
  - ✓ LOPES, Ernâni, *O Mar no Futuro de Portugal. Uma abordagem estratégica*, in Publicação Nação e Defesa, nº 108, 2ª série, p. 11-25, 2004;
  - ✓ LOPES, Saldanha. *É imperativo saber utilizar os meios da Marinha da maneira mais eficiente, eficaz e polivalente*, in Revista Segurança e Defesa, nº18, p. 10-13, 2011;
  - ✓ MARINHA. *Marinha ao Serviço de Portugal*, apresentação power point, s.l, s.d.;
  - ✓ MONTEIRO, Nuno Sardinha. *Vessel Traffic Services (VTS) e o controlo do tráfego marítimo*, in Revista da Marinha, nº 948, p. 25-27, 2009;
  - ✓ PACHECO, Miguel Bessa. *Armada e Guarda Costeira: A tradição Histórica da Marinha*, s.l.,s.d.;



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

- ✓ PACHECO, Miguel Bessa. *Medidas da Terra e do Mar*, s.l., 2012.
- ✓ ROCHA, Humberto Santos. *Contributo para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha e Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), Cadernos Navais, n.º 31, 2009;
- ✓ RODRIGUES, José Cervaens. *Editorial*, in Publicação Nação e Defesa, nº 108, 2ª série, p. 5-8, 2004;
- ✓ SILVA, Jaime Carlos do Vale Ferreira da. *A plataforma Continental Portuguesa: Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, in Cadernos Navais, nº43, Outubro-Dezembro, Lisboa, 2012.
- ✓ SILVEIRA, Caetano F.A. *Autoridade Marítima*, apresentação *power point*, Escola Naval, 2012;

#### **Documentos oficiais:**

- ✓ GOVERNO DE PORTUGAL. *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*, s.l., s.d.

#### **Legislação Internacional:**

- ✓ JORNAL OFICIAL DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. *Directiva 2002/59/ce do parlamento europeu e do conselho de 27 de Junho de 2002 relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho*, pp. L208/10 - L208/27, 5 de Agosto de 2002.

#### **Fontes eletrónicas:**

- ✓ AUTERO, Ville. *EMCIP, European Marine Casualty Informtion Platfor*, Apresentação da Trafi, Finish Transport Safety Agency in IMISS Conference, 02/09/2011. [Consult. Em. 06/03/2014] [Dispon. Em. [http://www.merikotka.fi/cafe/images/stories/cafe/IMISS/ville\\_autero.pdf](http://www.merikotka.fi/cafe/images/stories/cafe/IMISS/ville_autero.pdf)];
- ✓ REVISTA DE MARINHA. *A Revista de Marinha entrevista Markku Mylly*, in Revista de Marinha, Junho de 2013. [Consult. Em. 24/03/2014] [Dispon. Em



- ✓ AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL. *Sinistros marítimos com derrames graves*, in Site Autoridade Marítima Nacional, 2010. [Consult. em: 09/12/2013] [Dispon. Em: <http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/DCPM/Pages/sinistros.aspx>];
- ✓ AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL. *Sistema de Autoridade Marítima*, in site da Autoridade Marítima Nacional, 2010. [ Consult. Em: 26/01/2014] [Dispon. Em : <http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/sistemaautoridademaritima/Pages/default.aspx>];
- ✓ BENNER, Ludwing, Jr. *Rating Accident Models and Investigations Methodologies*, in Journal of Safety Research, 16, 105-126, 1985. [Consult. Em. 05/03/2014] [Dispon. Em. <http://www.iprr.org/theory/JSR85b.pdf>];
- ✓ CALDEIRA, Carlos. *Economia do mar representará em Portugal 11% do PIB*, in Jornal Económico, 21 de Setembro de 2010. [Consult.em: 14/11/2013] [Dispon. Em :[http://economico.sapo.pt/noticias/economia-do-mar-representara-em-portugal-11-do-pib\\_99630.html](http://economico.sapo.pt/noticias/economia-do-mar-representara-em-portugal-11-do-pib_99630.html)];
- ✓ DANISH MARITIME ACCIDENT INVESTIGATION BOARD. DMAIB- Investigations of Marine Accidents, s.l., s.d. [Consult. Em. 09/03/2014] [Dispon. Em.<http://www.dmaib.com/SiteCollectionDocuments/Folder%20om%20havarikommissionen/Brochurefolder%20ENG%20II.pdf>];
- ✓ DEFESA NACIONAL. *Marinha Portuguesa - COMAR Centro de Operações Marítimas*, in site DEFESA NACIONAL, 04/01/2010. [Consult. Em. 07/05/2014] [Dispon. Em. <http://defesanacionalpt.blogspot.pt/2010/01/marinha-portuguesa-comar-centro-de.html>];
- ✓ DIÁRIO DE NOTÍCIAS. *Mar tenebroso*, in site Diário de Notícias, 23 de Janeiro de 2012. [Consult. Em. 30/01/2014] [Dispon. Em. <http://www.dn.pt/pesquisa/default.aspx?data=23-01-2012>];
- ✓ DIREÇÃO-GERAL DE RECURSOS NATURAIS, SEGURANÇA E SERVIÇOS MARÍTIMOS. *Destaques*, in site da DGRM, 29 de Janeiro de 2014. [Consult. Em: 29/01/2014] [Dispon. Em: <http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&xpgid=homeV2&xlang=pt>];
- ✓ DIREÇÃO-GERAL DE RECURSOS NATURAIS, SEGURANÇA E SERVIÇOS MARÍTIMOS. *Atribuições Legais da DGRM*, in site da DGRM, 29 de Janeiro de 2014. [Consult. Em: 29/01/2014] [Dispon. Em:



- [http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&actualmenu=1469773&selectedmenu=1469787&xpgid=genericPageV2&conteudoDetalhe\\_v2=1480791](http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&actualmenu=1469773&selectedmenu=1469787&xpgid=genericPageV2&conteudoDetalhe_v2=1480791)];
- ✓ EFFICIENSEA. *Efficient, Safe and Sustainable Traffic at Sea- Methods to Quantify Maritime Accidents for Risk-based decision making, Deliverable N° W WP6 4 01, UE/ Baltic Sea Region, 24/01/2012. [Consult. Em. 04/03/2014] [Dispon. Em. [http://efficiensea.org/files/mainoutputs/wp6/d\\_wp6\\_4\\_1.pdf](http://efficiensea.org/files/mainoutputs/wp6/d_wp6_4_1.pdf)];*
  - ✓ ESTRUTURA DE MISSÃO PARA A EXTENSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL. *Projeto da Extensão da plataforma Continental, in site EMEPC, s.d. [Consult. Em: 21/06/2014] [Dispon. Em: <http://www.emepc.pt/>];*
  - ✓ EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL. *About ETSC, in site ETSC, 2013. [Consult. Em. 06/03/2014] [Dispon. Em. <http://www.etsc.eu/home.php>];*
  - ✓ GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS. *Diplomas de Base, in site GPIAM, 2014. [Consult. Em. 21/02/2014] [Dispon. Em. <http://www.gpiam.mamaot.gov.pt/index.php/quemsomos/diplomas-de-base>];*
  - ✓ GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS. *Enquadramento, Investigação técnica de Acidentes Marítimos, in site GPIAM, 2014. [Consult. Em. 20/02/2014] [Dispon. Em. <http://www.gpiam.mamaot.gov.pt/index.php/enquadramento>];*
  - ✓ GOUVEIA, José António Velho. *Mais um passo fundamental para a segurança marítima em Portugal: a criação do Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos, in Pontos de Vista, 19 de Dezembro de 2012. [Consult. em: 13/12/2013] [Dispon. Em: [http://pontosdevista.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4727:mais-um-passo-fundamental-para-a-seguranca-maritima-em-portugal-a-criacao-do-gabinete-de-prevencao-e-de-investigacao-de-acidentes-maritimos&catid=51:palavra-a&Itemid=83](http://pontosdevista.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=4727:mais-um-passo-fundamental-para-a-seguranca-maritima-em-portugal-a-criacao-do-gabinete-de-prevencao-e-de-investigacao-de-acidentes-maritimos&catid=51:palavra-a&Itemid=83)];*
  - ✓ GOVERNO DE PORTUGAL. *O Governo, in site O Governo de Portugal, 2014. [Consult. Em. 05/03/2014] [Dispon. Em. <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo.aspx>];*
  - ✓ HEIKKILA, Martti. *Marine Accident Investigation- Maritime Safety Through Investigations and Co-Operations in Human Factors & Safety Seminar in Espoo,*



- 13 Fevereiro de 2006. [Consult. Em. 13/03/2014] [Dispon. Em. <http://www.vtt.fi/liitetiedostot/muut/HFS06Heikkila.pdf>];
- ✓ HOLLNAGEL, Erik e SPEZIALI, Josephine. *Study on Developments in Accident Investigation Methods: A survey of the “State-of-the-art, in Sky Report 2008:50*, Janeiro de 2008. [Consult. Em. 10/03/2014] [Dispon. Em. <http://hal.archivesouvertes.>];
  - ✓ INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, I.P. *Céu único Europeu*, in site INAC, 11 de Julho de 2013. [Consult. Em. 05/03/2014] [Dispon. Em. <http://www.inac.pt/vPT/Generico/CeuUnicoEuropeu/Paginas/CeuUnicoEuropeu.aspx>];
  - ✓ INSTITUTO PORTUÁRIO E DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS, I.P. *Historial*, in site do IPTM, I. P., 2009. [Consult. em: 27/01/2014] [Dispon. Em: <http://www.imarpor.pt/Quem%20somos/historial.htmv>];
  - ✓ INSTITUTO HIDROGRÁFICO. *Produtos*, in site do IH, 2014. [Consult. Em. 20/03/2014] [Dispon. Em. <http://www.hidrografico.pt/produtos.php>];
  - ✓ INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. *Accident Prevention on Board Ship at Sea in Port*, in ILO Code of Practice, Geneva, 2<sup>nd</sup> ED, 1996. [Consult. Em. 15/03/14] [Dispon. Em. [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/---safework/documents/normativeinstrument/wcms\\_107798.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/normativeinstrument/wcms_107798.pdf)];
  - ✓ INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION LIMITED. *Oil tanker Spill Statistics*, in site ITOPF, 2012. [Consult. Em. 25/02/2014] [Dispon. Em. <http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>]
  - ✓ JORNAL O PÚBLICO. *Faial: Marinha vai tentar desencalhar “CP Valor” esta tarde*, in site o Jornal O Público, 14 de Dezembro de 2005. [Consult. Em: 22/06/2014] [Dispon Em: <http://www.publico.pt/local/noticia/faial-marinha-vai-tentar-desencalhar-cp-valour-esta-tarde-1241902>];
  - ✓ LEITE, António Nogueira. *Economia do Mar representará em Portugal 11% do PIB*, in Jornal Económico, 21 de setembro de 2010. [Consult. Em. 25/10/2013] [Dispon, Em. [http://economico.sapo.pt/noticias/economia-do-mar-representara-em-portugal-11-do-pib\\_99630.html](http://economico.sapo.pt/noticias/economia-do-mar-representara-em-portugal-11-do-pib_99630.html)]





- ✓ MARINHA PORTUGUESA. *Sinistros Marítimos com Derrames Graves*, in site MARINHA PORTUGUESA, 2010. [Consult. Em 28/10/13] [Dispon. Em. <http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/DCPM/Pages/sinistros.aspx>];
- ✓ MARINHA PORTUGUESA. *Centros, Busca e Salvamento*, in site MARINHA PORTUGUESA, 2013. [Consult. Em. 08/05/2014] [Dispon. Em. <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/comando-apoio/centros/Paginas/Busca-Salvamento.aspx>];
- ✓ MARINHA PORTUGUESA. *Comando e Apoio*, in site MARINHA PORTUGUESA, 2013. [Consult. Em. 04/04/2014] [Dispon. Em. <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/comando-apoio/Paginas/Comando-Naval.aspx>];
- ✓ MARINHA PORTUGUESA. *Centros Operações Marítimas*, in site MARINHA PORTUGUESA, 2013. [Consult. Em. 07/05/2014] [Dispon. Em. <http://www.marinha.pt/pt-pt/meios-operacoes/comando-apoio/centros/Paginas/Operacoes-Maritimas.aspx>];
- ✓ MARINHA. *Estrutura*, in site da Marinha, 2012. [Consult. Em: 30/01/2014] [Dispon. Em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/Paginas/default.aspx>];
- ✓ MARINHA. *Estrutura*, in site da Marinha, 2013. [Consult. Em: 25/01/2014] [Dispon. Em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/marinha/organizacao/estrutura/Paginas/Estrutura.aspx>];
- ✓ MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA. *Produzir verde é ganhar valor económico, consumir verde é poupar*, in site do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, 2014. [Consult. Em: 27/01/2014] [Dispon. Em: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-do-ambiente-ordenamento-do-territorio-e-energia.aspx>];
- ✓ ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. *História e Acordos*, in site OIT, 2008. [Consult. Em. 25/11/2013] [Dispon. Em. [http://www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/html/portugal\\_historia\\_pt.htm](http://www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/html/portugal_historia_pt.htm)];
- ✓ OVERSEE. *Products*, in site OVERSEE, 2012. [Consult. Em. 21/05/2014] [Dispon. Em. <http://oversee-solutions.com/products>];
- ✓ PORTELA, R. de La Campa. *Maritime Casualties Analysis a Tool To Improve Research About Human Factors On Maritime Environment*, in Journal of



- Maritime Research, Vol. II No. 2, pp. 3-18, Spain. [Consult. Em. 13/03/2014]  
[Dispon. Em. <http://www.jmr.unican.es/pub/00202/0020201.pdf>];
- ✓ STRATFOR GLOBAL INTELLIGENCE. *Media Center*, in site da Stratfor Global Intelligence, 2014. [Consult. Em. 22/06/2014] [Dispon. Em: [http://www.stratfor.com/mediacenter?topic=All&region=All&type=stratfor\\_image&page=2](http://www.stratfor.com/mediacenter?topic=All&region=All&type=stratfor_image&page=2)];
  - ✓ TERRA. *Naufrágios que marcaram os últimos 100 anos*, in Site Terra, s.d., [Consult. em: 09/12/2013] [Dispon. Em: <http://www.terra.com.br/noticias/infograficos/naufragios-marcaram-100-anos/>];
  - ✓ TRIMBLE. *About GPS Technology*, in site do Trimble, 2013. [Consult. Em: 02/02/2014] [Dispon. Em: [http://www.trimble.com/gps\\_tutorial/](http://www.trimble.com/gps_tutorial/)];
  - ✓ ZVONIMIR, LusicM. Sc. E TONCI, Erceg. *A contrinution to the Analysis of Maritime Accidentes with Catastrophic Consequence*, Faculty of Maritime Studies Spilt, Croatia, s.d. [Consult. Em. 15/03/2014] [Dispon. Em. [http://bib.irb.hr/datoteka/367115.TIEMS\\_2008\\_FULL\\_250508.pdf](http://bib.irb.hr/datoteka/367115.TIEMS_2008_FULL_250508.pdf)].





# ANEXOS

---



**ANEXO A: Notificação de acidentes e incidentes marítimos**



## Notificação de Acidentes e Incidentes Marítimos



Dados gerais do acidente	
Natureza da ocorrência:	Data da notificação: 00/00/0000
	Hora da notificação (local, hh:mm): 00:00
Tipo de acidente:	Data do acidente: 00/00/0000
	Hora do acidente (local, hh:mm): 00:00
Latitude (dd°mm'.mm):	Graus Min Norte Sul Datum:
Longitude (ddd°mm'.mm):	Este Oeste
Localização do acidente:	
Localização nacional:	Porto (se em área portuária):
Esquema de separação de tráfego:	
Danos a terceiros:	Tripulação Passageiros Outros
Intervenção SAR :	Mortos:
Navio afundou-se:	Feridos:
Danos no navio:	
Navio impossibilitado de prosseguir:	Reboque ou assistência de terra:
Operação do navio:	
Poluição devida à carga:	Quantidade de poluição devida à carga (Lts):
Poluição por bancas:	Quantidade de poluição por bancas (Lts):
Substâncias perigosas a bordo:	Poluição do ar:
Produtos derramados:	
Descrição da ocorrência:	



## Notificação de Acidentes e Incidentes Marítimos



### Ambiente externo

Estado do mar:

Força do vento (Escala Beaufort):

Condições meteorológicas:

Condições de luz:

Visibilidade:

### Dados do navio 1

Nome:

Bandeira:

Nº IMO:

Nº MMSI:

Indicativo de chamada:

Tipo:

Porto de registo:

Sociedade classificadora:

Ano de construção:

Tonelagem bruta:

Deslocamento:

Porte:

Estaleiro de construção:

Material do casco:

Comprimento fora a fora (m):

Calado máximo (m):

Comprimento entre PP (m):

Boca (m):

### Dados do navio 2

Nome:

Bandeira:

Nº IMO:

Nº MMSI:

Indicativo de chamada:

Tipo:

Porto de registo:

Sociedade classificadora:

Ano de construção:

Tonelagem bruta:

Deslocamento:

Porte:

Estaleiro de construção:

Material do casco:

Comprimento fora a fora (m):

Calado máximo (m):

Comprimento entre PP (m):

Boca (m):



## Notificação de Acidentes e Incidentes Marítimos



### Dados da viagem

Porto de partida: \_\_\_\_\_ Porto de destino: \_\_\_\_\_  
Tipo da viagem: \_\_\_\_\_ Segmento da viagem: \_\_\_\_\_  
Nr. de dias da viagem: \_\_\_\_\_ Nr. de tripulantes: \_\_\_\_\_ Nr. de passageiros: \_\_\_\_\_

### Dados do acidente ocupacional

Tipo de acidente ocupacional: \_\_\_\_\_ Número de pessoas acidentadas: \_\_\_\_\_  
Descrição do acidente:

### Contactos do navio

Armador/proprietário (nome): \_\_\_\_\_

Companhia/organização: \_\_\_\_\_

Endereço postal: \_\_\_\_\_

Telefone: \_\_\_\_\_

Fax: \_\_\_\_\_

Email: \_\_\_\_\_

Oficial de segurança do navio: \_\_\_\_\_

Cargo/função: \_\_\_\_\_

Companhia/organização: \_\_\_\_\_

Endereço postal: \_\_\_\_\_

Telefone: \_\_\_\_\_

Fax: \_\_\_\_\_

Email: \_\_\_\_\_

### Contactos da entidade notificadora

Nome da pessoa que notifica: \_\_\_\_\_

Cargo/função: \_\_\_\_\_

Entidade/Organização: \_\_\_\_\_

Endereço postal: \_\_\_\_\_

Telefone: \_\_\_\_\_

Fax: \_\_\_\_\_

Email: \_\_\_\_\_

1º Passo:  
Salve o documento

2º Passo:  
Envie por Email

3º Passo: (opcional)  
Imprima o formulário



**ANEXO B: Meios empregues pelo SNBSM**



A problemática da análise e investigação dos sinistros marítimos e a ação da Marinha e da AMN neste contexto

