

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 75/2024, de 22 de outubro

Sumário: Transfere as atribuições, em sede de meteorologia aeronáutica, do Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos para a Autoridade Nacional de Aviação Civil.

A meteorologia aeronáutica constitui-se como um serviço de navegação aérea, estando os prestadores de serviços sujeitos a certificação, e sendo necessário existir uma autoridade supervisora nacional que certifique e supervisione o respetivo serviço.

Os «serviços de navegação aérea» definem-se como sendo os serviços de tráfego aéreo, os serviços de comunicação, navegação e vigilância, os serviços meteorológicos para a navegação aérea e os serviços de informação aeronáutica, em conformidade com o disposto no n.º 4 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu (Regulamento Quadro), alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009.

De acordo com o artigo 4.º do Regulamento Quadro, todos os Estados-Membros devem ter autoridades supervisoras nacionais para efeitos de aplicação e supervisão do quadro legal denominado «céu único europeu».

Em conformidade com o n.º 4 do mencionado artigo 4.º, e nos termos do referido Regulamento Quadro, os Estados-Membros devem assegurar que as suas autoridades supervisoras nacionais dispõem dos recursos e das capacidades necessárias para desempenhar as funções que lhes são cometidas, de forma eficiente e tempestiva.

O Regulamento de Execução (UE) 2017/373, da Comissão, de 1 de março de 2017, estabelece os requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo, de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, e prevê que as autoridades supervisoras possuam os meios humanos necessários com vista a garantir a certificação de todos os prestadores de serviços, emitindo, para o efeito, os certificados aos prestadores de serviços de navegação aérea.

O Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro, criou o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA), com a missão de assegurar o cumprimento das obrigações decorrentes da regulamentação do céu único europeu e as normas e práticas internacionais decorrentes da Convenção de Chicago e da Organização Meteorológica Mundial, no âmbito da meteorologia aeronáutica.

Neste sentido, o GAMA é a Autoridade Supervisora Nacional responsável pela supervisão da meteorologia aeronáutica, assegurando a supervisão do prestador de serviços de meteorologia aeronáutica, o Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P. (IPMA, I. P.), garantindo a continuidade da prestação do serviço, a disponibilidade de recursos para o cumprimento das suas atribuições, os planos de contingência existentes para situações de degradação ou falha do serviço, a formação e a avaliação de competências do pessoal responsável pelos sistemas eletrónicos de segurança do tráfego aéreo, e as alterações aos sistemas funcionais.

Paralelamente, nos termos da alínea a) do n.º 5 do artigo 4.º dos Estatutos da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), a ANAC é a autoridade responsável pela implementação das regras de execução do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (Regulamento Base), estando designada como autoridade supervisora nacional para efeitos do disposto no Regulamento Quadro, com exceção da matéria relativa à meteorologia para navegação aérea.

Em suma, o GAMA certifica e supervisiona os prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica, que em Portugal se circunscrevem ao IPMA, I. P., e a ANAC certifica e supervisiona todos os demais prestadores de serviços de navegação aérea. Saliente-se que o quadro regulamentar aplicável

à certificação da prestação de serviços de navegação aérea, à supervisão e à prestação dos mesmos serviços corresponde ao mesmo, em especial o previsto no Regulamento de Execução (UE) 2017/373, da Comissão, de 1 de março de 2017.

Assim, por forma a gerar as sinergias necessárias para a manutenção da capacidade para a supervisão do prestador de serviços de meteorologia aeronáutica, bem como dos demais serviços de navegação aérea (ANS), verifica-se ser mais eficiente a integração de ambas numa única entidade, pelo que se opera à transferência das atribuições do GAMA, em sede de meteorologia aeronáutica, para a ANAC. Nesta circunstância, a ANAC passará a concentrar, em Portugal, todas as tarefas inerentes à certificação técnica e à supervisão de todos os serviços ANS em causa, garantindo o cumprimento da regulamentação da União Europeia, bem como, consequentemente, das normas e práticas internacionais recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Em consequência, procede-se à alteração do Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro, por forma que o GAMA fique apenas com atribuições respeitantes à investigação de acidentes marítimos.

As demais alterações legislativas realizadas no presente decreto-lei resultam da alteração às atribuições do GAMA, procedendo-se à eliminação, nos Estatutos da ANAC, das referências à exclusão da competência desta Autoridade em sede da meteorologia aeronáutica e, também, à atualização de um conjunto de referências a legislação europeia.

Foram ouvidos o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica e a Autoridade Nacional da Aviação Civil.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede:

a) À primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, que aprova os Estatutos da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC);

b) À primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro, que criou o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica, o qual passa a designar-se Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos (GAMA).

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março

Os artigos 4.º, 9.º, 32.º, 33.º e 34.º dos estatutos aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

[...]

1 – [...]

2 – [...]

3 – [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) [...]

i) [...]

j) [...]

k) Estabelecer objetivos de segurança na sua vertente *safety* para a operação de meios aéreos ou de infraestruturas de apoio à operação de meios aéreos, para a produção ou manutenção de meios aéreos e para a prestação dos serviços de gestão do tráfego aéreo, de informação e comunicações aeronáuticas, de navegação aérea e vigilância, de meteorologia aeronáutica e de gestão do espaço aéreo e dos fluxos do tráfego aéreo, garantido o seu cumprimento através da sua supervisão permanente;

l) [...]

m) [...]

n) [...]

o) Regulamentar, certificar e supervisionar as aeronaves, a operação, as pistas e entidades de projeto, de produção, de gestão de aeronavegabilidade, de formação e de manutenção, referente às aeronaves mencionadas no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (Regulamento Base);

p) [...]

q) [...]

r) [...]

s) [...]

t) [...]

u) [...]

v) [...]

w) [...]

x) [...]

y) [...]

z) [...]

aa) [...]

bb) [...]

cc) [...]

dd) [...]

ee) [...]

ff) [...]

gg) [...]

hh) [...]

ii) [...]

jj) [...]

kk) [...]

ll) [...]

mm) [...]

nn) [...]

oo) [...]

pp) [...]

4 – [...]

5 – A ANAC é a autoridade designada pela implementação das regras de execução do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (Regulamento Base), ficando designada concretamente, e no âmbito da implementação de tais regras, como:

a) Autoridade supervisora nacional para efeitos do disposto no Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu; e

b) Autoridade aeronáutica nacional para efeitos do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, exclusivamente no âmbito da aviação civil.

6 – [...]

a) Para efeitos do Regulamento (UE) 2015/340, da Comissão, de 20 de fevereiro de 2015, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos relativos às licenças e aos certificados dos controladores de tráfego aéreo, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018;

b) Para efeitos do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas;

c) [...]

d) Para efeitos do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, na sua redação atual, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018;

e) Para efeitos do disposto no Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012, na sua redação atual, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018;

f) Para efeitos do Regulamento (UE) n.º 376/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil;

g) [...]

7 – [...]

Artigo 9.º

[...]

[...]

a) [...]

b) [...]

c) Os prestadores de serviços de navegação aérea;

d) [...]

e) [...]

f) [...]

Artigo 32.º

[...]

1 – [...]

2 – [...]

3 – [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) [...]

i) [...]

j) Os prestadores de serviços de navegação aérea;

k) [...]

4 – [...]

5 – [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) A introdução de novos sistemas funcionais ou de alterações aos sistemas funcionais existentes, em matéria de segurança, nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2017/373, da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão;

i) [...]

6 – [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) [...]

i) [...]

j) [...]

k) [...]

l) [...]

m) [...]

n) [...]

o) [...]

p) Os projetos e modificações de aeronaves constantes do anexo I do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação e na demais legislação aplicável;

q) [...]

7 – [...]

8 – [...]

Artigo 33.º

[...]

[...]

a) [...]

b) Garantir o cumprimento das disposições constantes dos respetivos títulos de exercício da atividade por parte de operadores aeroportuários, operadores de transporte aéreo, operadores de trabalho aéreo ou de operações especializadas, organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade, de manutenção e de produção, prestadores de serviço de assistência em escala, prestadores de serviços de navegação aérea, organizações de formação de pessoal aeronáutico e outro pessoal civil da aviação civil, centros de medicina aeronáutica, examinadores médicos aeronáuticos, operadores de dispositivos de treino artificial, entre outros;

c) [...]

d) [...]

Artigo 34.º

[...]

[...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) Auditar operadores de transporte aéreo e operadores de trabalho aéreo ou de operações especializadas, organizações de produção, de manutenção, formação, gestão da aeronavegabilidade, prestadores de serviço de navegação aérea, operadores de dispositivos de treino artificial e operadores aeroportuários, entre outros;

e) [...]»

Artigo 3.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro

Os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 6.º, 7.º, 8.º, 10.º, 13.º, 14.º e 15.º do Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

O presente decreto-lei procede à criação do Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos, doravante designado por GAMA.

Artigo 2.º

[...]

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

Artigo 3.º

[...]

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

2 – [...]

3 – As operações e treinos militares realizados pelas Forças Armadas nas suas áreas de jurisdição ou em áreas especificamente segregadas para esse efeito estão excluídos do âmbito de aplicação do presente decreto-lei.

4 – Sem prejuízo do disposto no número anterior, o GAMA pode estabelecer acordos específicos com as entidades militares.

Artigo 4.º

Órgão de investigação de acidentes marítimos

1 – *(Revogado.)*

2 – O GAMA é o órgão de investigação para efeitos do disposto no artigo 4.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, que transpõe a Diretiva 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, nos termos do Código de Investigação de Acidentes Marítimos da Organização Marítima Internacional (OMI) (Casualty Investigation Code) anexo à Resolução MSC 255 (84) de 16 de maio de 2008, na sua redação atual.

Artigo 6.º

[...]

1 – *(Revogado.)*

2 – [...]

a) [...]

b) [...]

c) Respeitar a metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos, aprovada pelo Regulamento (UE) n.º 1286/2011, da Comissão, de 9 de dezembro de 2011, bem como o Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI (Casualty Investigation Code), anexo à Resolução MSC. 255 (84) de 16 de maio de 2008, na sua redação atual;

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) [...]

i) [...]

j) [...]

k) [...]

- l) [...]
- m) [...]
- n) [...]

Artigo 7.º

[...]

- 1 – [...]
- 2 – [...]
- a) [...]

b) Liquidar e cobrar as taxas que sejam devidas ao GAMA, nos termos da lei, bem como exigir pagamentos resultantes de proveitos da sua atividade;

- c) [...]
- d) [...]
- e) (*Revogada.*)

Artigo 8.º

[...]

1 – O GAMA dispõe de um modelo estrutural misto, sendo as funções de investigação, na área dos acidentes no setor do transporte marítimo, exercidas através de uma estrutura matricial.

2 – O diretor do GAMA pode constituir uma equipa multidisciplinar, designando o responsável pela investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos.

3 – O chefe da equipa multidisciplinar é equiparado a cargo de direção intermédia de 1.º grau.

Artigo 10.º

[...]

- 1 – [...]
- 2 – [...]

3 – As importâncias a que se refere o número anterior constituem receita própria do GAMA, a inscrever no Orçamento do Estado, consignada à despesa com as atribuições do GAMA.

4 – As receitas próprias não aplicadas em cada ano transitam para o ano seguinte.

Artigo 13.º

[...]

1 – O GAMA pode solicitar a outros serviços, organismos e órgãos da Administração Pública, às entidades administrativas independentes, às Forças Armadas, à Autoridade Marítima Nacional, às forças de segurança e a empresas públicas ou privadas, a colaboração de especialistas em áreas específicas para integrarem ou assessorarem as diligências de investigação.

2 – O GAMA pode ainda celebrar acordos de colaboração com outras entidades, públicas ou privadas, no âmbito da realização das investigações técnicas.

Artigo 14.º

[...]

1 – [...]

2 – [...]

3 – O trabalhador responsável pela inspeção e pela investigação técnicas deve assegurar que as ações necessárias às mesmas são conduzidas de acordo com a metodologia comum europeia aplicável, incluindo o cumprimento do disposto no artigo 8.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio.

4 – *(Revogado.)*

5 – *(Revogado.)*

6 – Os trabalhadores com funções de investigação são providos por despacho do diretor, em regime de comissão de serviço, pelo período de três anos, renovável por iguais períodos, de entre profissionais de reconhecido mérito e comprovada experiência nas matérias atinentes à investigação de segurança de acidentes e incidentes marítimos, sendo remunerados pelo nível 47 da tabela remuneratória única.

7 – *(Anterior n.º 6.)*

8 – A dotação de investigadores é aprovada por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do mar.

Artigo 15.º

Exercício de funções técnicas no GAMA

Os trabalhadores com funções técnicas do GAMA devem ter comprovada experiência nas matérias atinentes à investigação de acidentes marítimos, sendo-lhes exigível:

a) [...]

b) [...]

c) [...]»

Artigo 4.º

Transição dos trabalhadores do GAMA para a ANAC

1 – Os trabalhadores do GAMA que, à data de entrada em vigor do presente decreto-lei, se encontrem em exercício de funções inerentes às atribuições e competências do GAMA integradas na ANAC, transitam para esta Autoridade, salvo se manifestarem oposição a tal transição, por escrito, no prazo máximo de 30 dias após notificação da ANAC para o efeito.

2 – Para cumprimento do disposto no número anterior, o GAMA comunica à ANAC a lista dos trabalhadores a integrar, a caracterização do respetivo posto de trabalho nos serviços de origem, bem como a carreira, a categoria e posição remuneratória de cada trabalhador.

3 – A transição referida no n.º 1 implica a integração nas carreiras e categorias dos restantes trabalhadores da ANAC, por referência à respetiva posição remuneratória na carreira de origem, de acordo com o mapa de integração aprovado e previsto no Regulamento de Organização, Prestação e Disciplina do Trabalho, de Carreiras e Retributivo da ANAC à data da integração dos trabalhadores do então Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., nas carreiras desta Autoridade.

4 – Os trabalhadores podem, no prazo referido no n.º 1, optar pela manutenção do vínculo de contrato de trabalho em funções públicas mediante a adoção da figura de mobilidade intercarreiras, nos termos do n.º 8 do artigo 3.º da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, dos n.ºs 2 e 5 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, e do Regulamento de Organização, Prestação e Disciplina do Trabalho, de Carreiras e Retributivo da ANAC, com as devidas adaptações.

5 – Na eventualidade de opção pela manutenção da relação jurídica de emprego público é aplicável o regime jurídico do contrato individual de trabalho que vigora para os demais trabalhadores da ANAC.

6 – Os encargos relativos aos efeitos produzidos por factos decorrentes do vínculo dos trabalhadores em período anterior à sua transição para a ANAC, que se tenham consolidado na carreira de origem, até à produção de efeitos desta integração na ANAC, são da responsabilidade do GAMA.

7 – Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, considera-se alterado o quadro de pessoal da ANAC, com aumento de três postos de trabalho.

8 – Se o número de postos de trabalho mencionado no número anterior não for preenchido por recurso ao disposto no n.º 1, a ANAC pode, mediante a análise dos seus recursos internos, proceder ao lançamento de procedimento concursal para o efeito.

Artigo 5.º

Referências legais

As referências ao GAMA constantes do Decreto-Lei n.º 163/2015, de 17 de agosto, que cria os regimes sancionatórios aplicáveis ao regime jurídico do céu único europeu, alterado pelo Decreto-Lei n.º 83/2020, de 6 de outubro, devem considerar-se efetuadas à ANAC.

Artigo 6.º

Sucessão

1 – São integradas na ANAC as atribuições e competências do GAMA enquanto Autoridade Supervisora Nacional em matéria de meteorologia aeronáutica civil.

2 – A ANAC sucede ao GAMA, na titularidade de todos os direitos e obrigações legais ou contratuais que integram a sua esfera jurídica, no que respeita à matéria da meteorologia aeronáutica civil.

3 – O GAMA mantém o direito a ser ressarcido dos custos incorridos, inerentes ao exercício das atribuições que ora transitam para a ANAC, correspondentes ao ano civil de 2024.

Artigo 7.º

Norma revogatória

São revogados:

a) O n.º 1 do artigo 4.º, o n.º 1 do artigo 5.º, o n.º 1 do artigo 6.º, a alínea e) do n.º 2 do artigo 7.º, os n.ºs 4 e 5 do artigo 14.º, o artigo 16.º e o artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro;

b) A Portaria n.º 109/2017, de 15 de março.

Artigo 8.º

Republicação

É republicado em anexo e do qual faz parte integrante ao presente decreto-lei, o Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro, com a redação dada pelo presente decreto-lei.

Artigo 9.º

Produção de efeitos

O n.º 3 do artigo 8.º e o n.º 6 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro, com a redação dada pelo presente decreto-lei produzem efeitos a 1 de janeiro de 2025.

Artigo 10.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no 30.º dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de setembro de 2024. — Luís Montenegro — Joaquim Miranda Sarmiento — Miguel Martinez de Castro Pinto Luz — Pedro Reis.

Promulgado em 12 de setembro de 2024.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 12 de setembro de 2024.

O Primeiro-Ministro, Luís Montenegro.

ANEXO

(a que se refere o artigo 8.º)

Republicação do Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à criação do Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos, doravante designado por GAMA.

Artigo 2.º

Natureza

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

Artigo 3.º

Jurisdição territorial e sede

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

2 — Excluem-se do âmbito de jurisdição do GAMA as áreas sujeitas a jurisdição militar.

3 — As operações e treinos militares realizados pelas Forças Armadas nas suas áreas de jurisdição ou em áreas especificamente segregadas para esse efeito estão excluídos do âmbito de aplicação do presente decreto-lei.

4 – Sem prejuízo do disposto no número anterior, o GAMA pode estabelecer acordos específicos com as entidades militares.

Artigo 4.º

Órgão de investigação de acidentes marítimos

1 – *(Revogado.)*

2 – O GAMA é o órgão de investigação para efeitos do disposto no artigo 4.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, que transpõe a Diretiva 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, nos termos do Código de Investigação de Acidentes Marítimos da Organização Marítima Internacional (OMI) (Casualty Investigation Code) anexo à Resolução MSC 255 (84) de 16 de maio de 2008, na sua redação atual.

Artigo 5.º

Missão

1 – *(Revogado.)*

2 – Como órgão de investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, o GAMA tem por missão investigar os acidentes e incidentes marítimos, com a maior eficácia e rapidez possível, visando identificar as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios e emitir recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima.

Artigo 6.º

Atribuições

1 – *(Revogado.)*

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

a) Desenvolver, de modo autónomo e independente, as atividades de investigação técnica relativas a acidentes e incidentes marítimos, com vista a apurar as respetivas causas;

b) Determinar, nos casos em que atue como Estado-Membro investigador principal, em colaboração com os órgãos congéneres de investigação dos outros Estados legitimamente interessados, o âmbito da investigação e os aspetos práticos da sua realização;

c) Respeitar a metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos, aprovada pelo Regulamento (UE) n.º 1286/2011, da Comissão, de 9 de dezembro de 2011, bem como o Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI (Casualty Investigation Code), anexo à Resolução MSC. 255 (84) de 16 de maio de 2008, na sua redação atual;

d) Assegurar que a investigação técnica é iniciada logo após a verificação do acidente ou incidente marítimo, ou, não sendo possível, no prazo de dois meses após a ocorrência do mesmo;

e) Assegurar a elaboração dos relatórios das investigações, em conformidade com o disposto no artigo 11.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, e promover a sua divulgação, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao setor marítimo, no prazo de 12 meses após a data do acidente;

f) Cooperar nas investigações técnicas conduzidas pelos órgãos de investigação de outros Estados-Membros da União Europeia ou delegar, por mútuo acordo, nesses órgãos de investigação a condução das investigações técnicas, nos termos previstos nos artigos 10.º, 15.º e 16.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio;

g) Receber e tratar todos os dados comunicados pela Autoridade Marítima Nacional relativos à ocorrência de acidentes ou incidentes marítimos;

h) Comunicar à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos e à Direção-Geral da Autoridade Marítima a ocorrência de acidentes ou incidentes marítimos;

i) Participar nas atividades desenvolvidas ao nível de organizações internacionais ou europeias no domínio da investigação e prevenção de acidentes marítimos, comunicando rapidamente à Comissão Europeia a necessidade de emissão de um alerta precoce, sempre que, em qualquer fase da investigação técnica, considere necessária uma intervenção urgente ao nível da União Europeia, para prevenir o risco de novos acidentes;

j) Notificar a Comissão Europeia, através da plataforma europeia de informações sobre acidentes marítimos (EMCIP), dos acidentes e incidentes marítimos que envolvam um navio que arvora a bandeira nacional, independentemente do local onde ocorre o acidente ou incidente, bem como dos acidentes e incidentes marítimos que ocorram no mar territorial do Estado português ou nas suas águas interiores, qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos nos mesmos, e ainda dos acidentes e incidentes marítimos que impliquem outros interesses legítimos do Estado português, usando, para o efeito, o modelo previsto no anexo I à Lei n.º 18/2012, de 7 de maio;

k) Notificar a Comissão Europeia, através da EMCIP, dos motivos da decisão de não realização de uma investigação técnica;

l) Fornecer à Comissão Europeia os dados resultantes das investigações técnicas, segundo o modelo da EMCIP;

m) Fornecer à Organização Marítima Internacional as informações pertinentes sobre os resultados das investigações técnicas efetuadas;

n) Acordar com os restantes Estados-Membros da União Europeia, no âmbito do quadro permanente de cooperação, as melhores formas de colaboração, a fim de:

i) Permitir que os órgãos de investigação partilhem instalações, meios e equipamentos, para efeitos da perícia dos destroços e do equipamento do navio e de outros objetos de interesse para a investigação técnica, incluindo a extração e análise dos dados dos aparelhos de registo dos dados de viagem (VDR) e de outros dispositivos eletrónicos;

ii) Prestar a assistência mútua técnica ou pericial necessária à execução de tarefas específicas;

iii) Obter e partilhar informações relevantes para a análise dos dados relativos aos acidentes e à formulação de recomendações de segurança adequadas ao nível da União Europeia;

iv) Definir princípios comuns para o seguimento a dar às recomendações de segurança e para a adaptação dos métodos de investigação ao progresso técnico e científico;

v) Gerir adequadamente os alertas precoces previstos no artigo 13.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio;

vi) Estabelecer regras de confidencialidade para o intercâmbio dos depoimentos de testemunhas e do tratamento de dados e de outros elementos previstos no artigo 18.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, inclusive nas relações com países terceiros;

vii) Organizar ações de formação relevantes para os investigadores;

viii) Promover a cooperação com os órgãos de investigação de países terceiros e com as organizações internacionais de investigação de acidentes marítimos, nos domínios abrangidos pela Lei n.º 18/2012, de 7 de maio;

ix) Prestar todas as informações pertinentes aos órgãos de investigação técnica.

Artigo 7.º

Diretor

- 1 – O GAMA é dirigido por um diretor, cargo de direção superior de 1.º grau.
- 2 – Para além das competências previstas na lei, relativas à direção e gestão do GAMA, bem como das que nele sejam delegadas ou subdelegadas, compete, em especial, ao diretor:
 - a) Constituir mandatários e designar representantes do GAMA junto de outras entidades;
 - b) Liquidar e cobrar as taxas que sejam devidas ao GAMA, nos termos da lei, bem como exigir pagamentos resultantes de proveitos da sua atividade;
 - c) Instaurar processos que visem punir ou prevenir a prática de infrações às normas cujo cumprimento esteja sob supervisão do GAMA;
 - d) Iniciar e decidir os processos de contraordenação da competência do GAMA e aplicar as correspondentes sanções;
 - e) *(Revogada.)*

Artigo 8.º

Tipo de organização interna

- 1 – O GAMA dispõe de um modelo estrutural misto, sendo as funções de investigação, na área dos acidentes no setor do transporte marítimo, exercidas através de uma estrutura matricial.
- 2 – O diretor do GAMA pode constituir uma equipa multidisciplinar, designando o responsável pela investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos.
- 3 – O chefe da equipa multidisciplinar é equiparado a cargo de direção intermédia de 1.º grau.

Artigo 9.º

Apoio logístico e administrativo

O apoio logístico e administrativo indispensável ao funcionamento do GAMA é prestado pela Direção-Geral de Política do Mar.

Artigo 10.º

Receitas

- 1 – O GAMA dispõe das receitas provenientes de dotações que lhe forem atribuídas no Orçamento do Estado.
- 2 – O GAMA dispõe ainda das seguintes receitas próprias:
 - a) As taxas e outras receitas devidas em resultado do exercício da sua atividade;
 - b) As participações e subsídios concedidos por organismos nacionais, comunitários ou extra-comunitários, no âmbito de programas e projetos estruturais;
 - c) Quaisquer outras receitas que lhe sejam atribuídas por lei, contrato ou outro título.
- 3 – As importâncias a que se refere o número anterior constituem receita própria do GAMA, a inscrever no Orçamento do Estado, consignada à despesa com as atribuições do GAMA.
- 4 – As receitas próprias não aplicadas em cada ano transitam para o ano seguinte.

Artigo 11.º

Despesas

Constituem despesas do GAMA as que resultem de encargos decorrentes da prossecução das atribuições que lhe estão cometidas.

Artigo 12.º

Mapa de cargos de direção

O lugar de direção superior de 1.º grau do GAMA consta do anexo II ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 13.º

Colaboração de outras entidades

1 – O GAMA pode solicitar a outros serviços, organismos e órgãos da Administração Pública, às entidades administrativas independentes, às Forças Armadas, à Autoridade Marítima Nacional, às forças de segurança e a empresas públicas ou privadas, a colaboração de especialistas em áreas específicas para integrarem ou assessorarem as diligências de investigação.

2 – O GAMA pode ainda celebrar acordos de colaboração com outras entidades, públicas ou privadas, no âmbito da realização das investigações técnicas.

Artigo 14.º

Trabalhadores

1 – Aos trabalhadores do GAMA com funções técnicas, num quadro de ampla responsabilidade, iniciativa e autonomia, incumbe o exercício de funções de natureza técnico-científica, exigindo um elevado grau de qualificação, bem como o domínio da área de especialização compatível com a realização das finalidades institucionais do GAMA.

2 – Cada trabalhador com funções técnicas deve ser portador de um documento individual emitido pelo GAMA, constituído por um cartão de identificação, o qual inclui os elementos de identificação constantes do anexo I ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

3 – O trabalhador responsável pela inspeção e pela investigação técnicas deve assegurar que as ações necessárias às mesmas são conduzidas de acordo com a metodologia comum europeia aplicável, incluindo o cumprimento do disposto no artigo 8.º da Lei n.º 18/2012, de 7 de maio.

4 – *(Revogado.)*

5 – *(Revogado.)*

6 – Os trabalhadores com funções de investigação são providos por despacho do diretor, em regime de comissão de serviço, pelo período de três anos, renovável por iguais períodos, de entre profissionais de reconhecido mérito e comprovada experiência nas matérias atinentes à investigação de segurança de acidentes e incidentes marítimos, sendo remunerados pelo nível 47 da tabela remuneratória única.

7 – O exercício de funções no GAMA é considerado, para todos os efeitos legais, como tempo de serviço efetivo prestado na categoria de origem.

8 – A dotação de investigadores é aprovada por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do mar.

Artigo 15.º

Exercício de funções técnicas no GAMA

Os trabalhadores com funções técnicas do GAMA devem ter comprovada experiência nas matérias atinentes à investigação de acidentes marítimos, sendo-lhes exigível:

- a) Disponibilidade permanente para a prestação de trabalho a qualquer hora e em qualquer dia, sempre que solicitada;
- b) Isenção de horário de trabalho;
- c) Sigilo quanto às informações obtidas no exercício das suas funções, designadamente as que se relacionam com a segurança pública.

Artigo 16.º

Sucessão

(Revogado.)

Artigo 17.º

CrITÉRIOS de seleção de pessoal

(Revogado.)

Artigo 18.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 68/2012, de 20 de março

Os artigos 2.º e 3.º do Decreto-Lei n.º 68/2012, de 20 de março, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 – [...]

2 – [...]

3 – O IPMA, I. P., dispõe de dois serviços desconcentrados, designados por delegações.

Artigo 3.º

[...]

1 – O IPMA, I. P., é o laboratório do Estado que tem por missão assegurar a prossecução das estratégias e políticas nacionais nos domínios do mar e da atmosfera promovendo e coordenando a investigação, o desenvolvimento tecnológico, a inovação e a prestação de serviços.

2 – O IPMA, I. P., é investido nas funções de autoridade nacional do clima, da sismologia, do geomagnetismo e da meteorologia, com exceção da meteorologia aeronáutica civil.

3 – (Anterior n.º 2.)

4 – (Anterior n.º 3.)»

Artigo 19.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro

O artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 21.º

[...]

1 – [...]

2 – O GAMA é dirigido por um diretor, equiparado a cargo de direção superior de 1.º grau.»

Artigo 20.º

Referências legais

As referências legais, regulamentares ou contratuais ao GPIAM, previsto na Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, consideram-se feitas ao GAMA.

Artigo 21.º

Norma revogatória

São revogados:

- a) O n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 68/2012, de 20 de março;
- b) O Decreto-Lei n.º 140/2012, de 10 de julho.

Artigo 22.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

ANEXO I

(a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º)

Elementos do cartão de identificação

O cartão de identificação dos trabalhadores com funções técnicas deve conter as seguintes informações:

- a) Nome da entidade emissora;
- b) Nome completo do detentor do cartão de identificação;
- c) Fotografia atual do detentor do cartão de identificação;
- d) Assinatura do detentor do cartão de identificação;
- e) Designação da competência (a identificada no artigo 14.º, conforme as atribuições previstas no artigo 6.º) e declaração autorizando o detentor a efetuar as fiscalizações ou as investigações ao abrigo do presente decreto-lei e direito de acesso sem restrições aos locais de fiscalização ou de investigação;
- f) Tradução no verso, em língua inglesa, dos elementos referidos nas alíneas anteriores.

ANEXO II

(a que se refere o artigo 12.º)

Designação dos cargos dirigentes	Qualificação dos cargos dirigentes	Grau	Número de lugares
Diretor	Direção superior	1.º	1

118142115