

Autoavaliação de 2025
Subsistema de Avaliação de Desempenho
SIADAP 1

1. NOTA INTRODUTÓRIA

1.1. Breve análise conjuntural

O ano de 2025 correspondeu a um ciclo exigente para o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos (GAMA), marcado pela consolidação da sua atividade enquanto organismo técnico especializado na investigação de segurança marítima, num contexto normativo europeu e internacional exigente e pela mudança de Diretor, por motivo de reforma.

A atividade do serviço desenvolveu-se num quadro de recursos humanos estruturalmente limitados, uma vez que, durante parte significativa do ciclo de gestão, o GAMA não dispunha ainda de uma dotação de investigadores formalmente aprovada, situação que foi posteriormente ultrapassada com a aprovação de uma dotação de três investigadores. Apesar deste constrangimento, o serviço assegurou o cumprimento integral da sua missão legal e dos objetivos fixados, mantendo a resposta operacional às ocorrências e às obrigações decorrentes do enquadramento nacional e internacional aplicável.

O quadro apresentado no documento refere dados estatísticos gerais que fazem parte do relatório anual de atividade: 474 notificações recebidas, 23 vítimas mortais, 107 feridos, 21 embarcações/navios perdidos, 20 ocorrências com poluição e 16 investigações iniciadas.



1.2. Orientações gerais e específicas prosseguidas pelo Serviço

Em 2025, o GAMA prosseguiu a sua missão legal de investigação técnica independente de acidentes e incidentes marítimos, orientando a sua atuação para a melhoria da segurança do transporte marítimo, a prevenção da poluição do meio marinho, o reforço da qualidade e utilidade prática das recomendações de segurança emitidas e o alinhamento permanente com as orientações metodológicas da Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), da Organização Marítima Internacional (IMO) e do Fórum Internacional de Investigadores de Acidentes Marítimos (MAIIF).

1.3. Enquadramento / alinhamento nível político vs. nível estratégico

A atuação do GAMA revelou um elevado grau de alinhamento entre as orientações de nível político definidas pela tutela e os objetivos estratégicos e operacionais do serviço, materializados no Plano de Atividades e no Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR) aprovados para o ciclo de gestão de 2025, garantindo coerência entre as prioridades da política pública marítima e a atividade concreta desenvolvida.

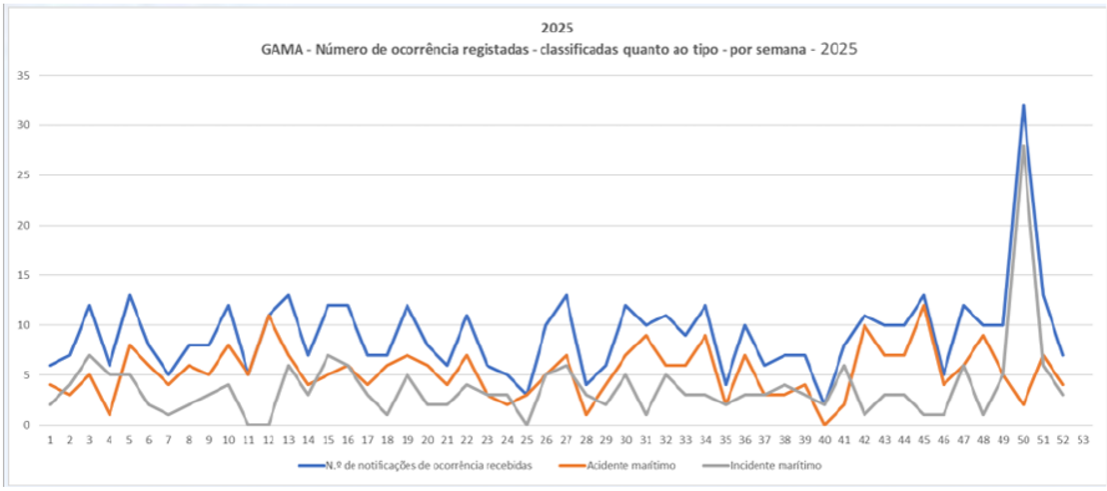
2. AUTOAVALIAÇÃO

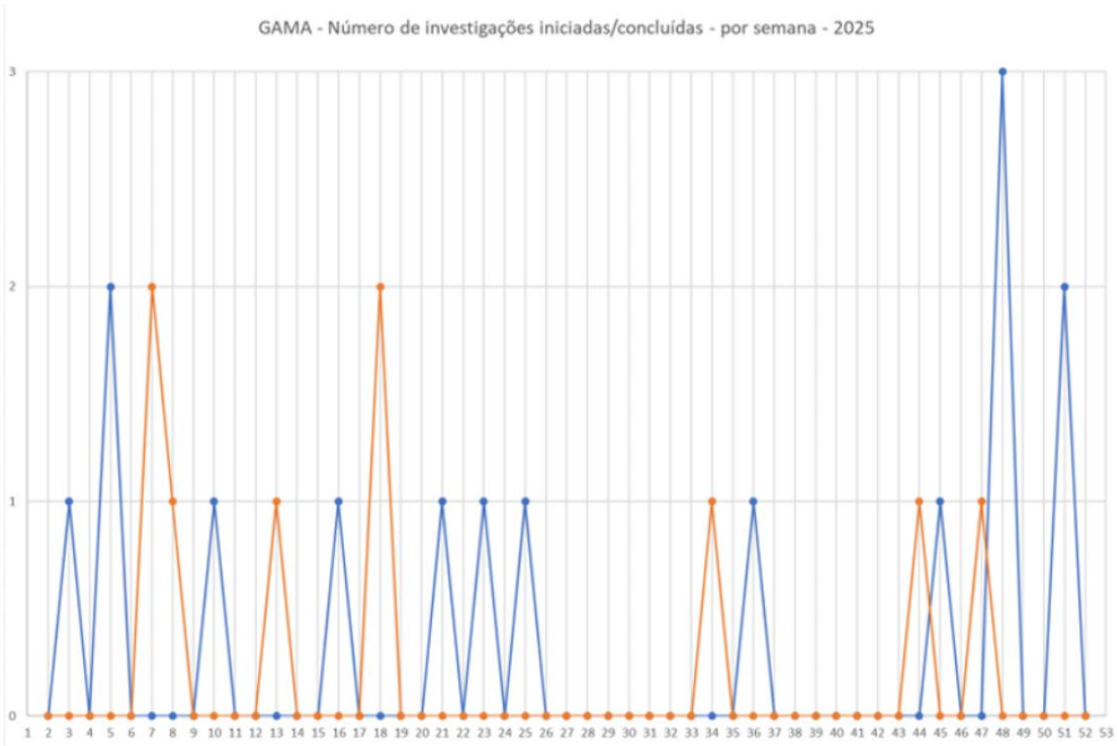
2.1. Avaliação do QUAR (Apreciação Quantitativa e Qualitativa)

2.1.1. Grau de concretização dos objetivos

O grau de concretização dos objetivos definidos no QUAR 2025 evidencia um desempenho global muito positivo do GAMA. A avaliação quantitativa global foi de 124%, resultante de uma realização ≥ 125% nos objetivos operacionais OP1, OP2 e OP3 e de 100% no objetivo operacional OP4. Foram atingidos todos os objetivos, tendo sido superados três, incluindo os objetivos mais relevantes, pelo que a avaliação qualitativa proposta é de **Desempenho Bom**.

Os quadros apresentados no documento indicam o número de notificações de ocorrências recebidas, analisadas e tratadas semanalmente, bem como o número de investigações de segurança marítima iniciadas e concluídas, respetivamente.


2025
GAMA - Número de ocorrência registadas - classificadas quanto ao tipo - por semana - 2025
N.º de notificações de ocorrência recebidas
Acidente marítimo
Incidente marítimo


GAMA - Número de investigações iniciadas/concluídas - por semana - 2025

O primeiro gráfico apresenta o número de ocorrências registadas, classificadas quanto ao tipo, por semana, em 2025, e o segundo apresenta o número de investigações iniciadas e concluídas por semana.

2.1.2. Análise dos desvios e da superação das metas

Não existem desvios negativos registados.

N.º	Atividades / Projetos	Indicadores de Realização			Resp
		Meta	Indicador	Meio de Verificação	
1.1.1	Melhorar o sistema de acompanhamento das recomendações de segurança junto das entidades alvo	90%	Taxa de seguimento das recomendações de segurança IAM (até 6 meses após homologação)	Recomendações de segurança homologadas; Ofícios de acompanhamento expedidos.	IAM

N.º	Atividades / Projetos	Indicadores de Realização			Resp.
		Meta	Indicador	Meio de Verificação	
1.2.1	Alinhamento dos procedimentos operacionais IAM com as orientações /recomendações da EMSA/IMO	15-dez	Data para aprovação e publicação dos procedimentos operacionais IAM conforme as orientações /recomendações da EMSA/IMO	Relatórios anual de revisão dos procedimentos operacionais. Procedimentos operacionais revistos.	IAM

N.º	Atividades / Projetos	Indicadores de Realização			Resp.
		Meta	Indicador	Meio de Verificação	
1.3.1	Melhorar a satisfação da EMSA/IMO no que respeita à qualidade das investigações IAM	85%	Taxa de consistência dos relatórios de investigação reportados no EMCIP/GISIS	EMCIP data quality checks Registos GISIS	IAM

Não se registaram desvios negativos. A superação das metas fixadas resultou do elevado nível de compromisso profissional da equipa, da otimização dos processos internos e da criteriosa priorização das atividades críticas, num contexto de limitação dos recursos humanos e técnicos disponíveis.

Em 2025, o GAMA concluiu e homologou nove relatórios de investigação de segurança marítima nos quais atuou como Estado investigador principal, dos quais resultou a emissão de 19 recomendações de segurança e a identificação de 15 ações implementadas pelos destinatários durante as investigações. O GAMA atuou ainda como Estado substancialmente interessado em duas investigações lideradas pelas autoridades de investigação de segurança marítima homólogas de França e Itália, das quais resultou a emissão de cinco recomendações de segurança e a identificação de uma ação implementada.

Para efeitos do Indicador 1, foram consideradas as seis recomendações de segurança cujo prazo de seis meses após a homologação se completou durante o período de avaliação. Relativamente a todas essas recomendações, o GAMA efetuou o respetivo pedido de acompanhamento dentro do

prazo definido, correspondendo a um resultado de 100%. Face à meta de 90% e ao valor crítico de 100%, o indicador registou uma taxa de realização de 125%.

Em 2025, o GAMA manteve a vice-presidência do QPC e participou ativamente nos grupos de trabalho desenvolvidos com a Agência Europeia de Segurança Marítima e a Comissão Europeia, com o objetivo de definir metodologias e propor melhorias ao nível da análise e da formação de investigadores. Esta participação traduziu-se na revisão dos procedimentos operacionais do GAMA, concluída em 20 de novembro de 2025. Considerando a meta de 15 de dezembro de 2025 e o valor crítico de 1 de dezembro de 2025, o resultado alcançou o referencial de excelência, correspondendo a uma taxa de realização de 125%.

Em 2025, os nove relatórios de investigação de segurança marítima concluídos e homologados pelo GAMA foram reportados nas plataformas EMCIP, da Comissão Europeia, e GISIS, da Organização Marítima Internacional. Não foram notificadas inconsistências relativamente aos relatórios reportados, correspondendo a uma taxa de consistência de 100%. Face à meta de 85% e ao valor crítico de 100%, o indicador registou uma taxa de realização de 125%.

GISIS: Marine Casualties and Incidents

Location	Investigation Reports	Reporting Administrations
Coastal waters	1	Portugal
Port	1	Portugal
Port	1	Portugal
Port	1	Portugal
Strait/channel	1	Portugal
Coastal waters	1	Portugal
Coastal waters	1	Portugal
Port	1	Portugal
Coastal waters	1	Portugal

QUALIDADE **Ponderação: 50%**

OP1;		OP3: Promover / Contribuir para a Satisfação dos clientes Externos									Peso:	50%
Indicadores		2022 Resultado	2023 Resultado	Última Monitorização 2024	Meta 2025	Tolerância	Valor Crítico	Peso	Resultado	Taxa de Realização	Classificação	Desvio
Ind.3	Taxa de consistência dos relatórios de investigação reportadas no EMCIP/GISIS		100%	100%	85%	5%	100%	100%	1	125%	Superou	25%
										Grau de Realização do OP3		125%

2.1.3. Análise das causas de incumprimento de ações ou projetos

As situações pontuais de execução parcial ou insuficiente, a existir, resultariam predominantemente de causas exógenas, nomeadamente, prazos e dependências de entidades externas, bem como de causas endógenas associadas à limitação do quadro de recursos humanos face à elevada especialização técnica exigida, incluindo-se aqui a dotação orçamental prevista para deslocações, para, por exemplo, verificar, quando possível, a implementação das actions taken e recomendações de segurança propostas e aceites. O GAMA efetuou, em 2026, o pedido de reforço orçamental, para 2027, de forma a ultrapassar eventuais situações de incumprimento, relacionadas com deslocações obrigatórias no âmbito das investigações de segurança marítima.

2.1.4. Identificação de eventuais reformulações de objetivos, indicadores e metas

Durante o ciclo de gestão de 2025, apesar de ter ocorrido a mudança de direção (por motivo de reforma) não se verificaram reformulações aos objetivos, indicadores ou metas aprovadas no QUAR, evidenciando a adequação do planeamento estratégico inicialmente definido.

2.2. AVALIAÇÃO DO PLANO DE ATIVIDADES

2.2.1. Grau de execução dos objetivos do Plano de Atividades

O Plano de Atividades de 2025 apresentou um grau de execução global elevado, tendo sido concretizadas as atividades e os projetos associados aos objetivos operacionais fixados.

2.2.2. Análise das causas de incumprimento

Não foram identificadas ações ou projetos previstos no Plano de Atividades cuja execução tenha ficado por concluir.

2.2.3. Identificação de eventuais reformulações

Não se registaram reformulações estruturais ao Plano de Atividades aprovado.

2.3. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NÃO PREVISTAS NO QUAR OU NO PLANO DE ATIVIDADES

Durante 2025, o GAMA foi chamado a desenvolver atividades não previstas inicialmente, decorrentes de ocorrências marítimas específicas, solicitações externas e obrigações legais supervenientes. Estas atividades foram integradas de forma eficaz na atividade corrente do serviço, sem prejuízo do cumprimento dos objetivos planeados. Uma lista não exaustiva das atividades referidas inclui:

- Preparação de todo o trabalho de proposta de transposição da nova diretiva de acidentes marítimos (Diretiva 2024/3017);
- Preparação de trabalhos no âmbito do Fórum Internacional de Investigadores de Acidentes Marítimos, tendo o atual Diretor do GAMA sido eleito com a função de apoio ao Secretário-Geral;
- Preparação de grupos de trabalho relacionados com o Quadro Permanente de Cooperação, bem como da própria reunião do QPC que reúne os representantes das autoridades de investigação de segurança marítima homólogas do GAMA na UE, incluindo

a Noruega e a Islândia, tendo o atual Diretor do GAMA sido reeleito vice-presidente do QPC;

- Participação na Comissão Permanente de Acompanhamentos para a Segurança dos Homens no Mar (CPASHM), que tem como objetivo a segurança no setor da pesca, tendo o GAMA proposto que este âmbito fosse alargado, criando uma Comissão para a atividade marítimo-turística;
- **Participação em fóruns nacionais relacionados com a segurança do transporte marítimo, tais como pilotagem, pesca e atividade marítimo-turística;**
- Participação em instituições de ensino para partilha das lições aprendidas em investigações de segurança marítima;
- Participação, ao nível da Organização Marítima Internacional, na revisão dos relatórios de investigação de segurança marítima concluídos por outros Estados, sendo o atual Diretor do GAMA analista na IMO;
- Participação junto do Tribunal Marítimo, na clarificação de questões técnicas relacionadas com a segurança marítima, em casos não investigados pelo GAMA, sendo o atual Diretor do GAMA assessor do Tribunal Marítimo;
- Participação em ações da Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA) relacionadas com a segurança do transporte marítimo, fazendo o atual Diretor do GAMA parte da lista externa de experts em segurança marítima.

2.4. AFETAÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS, HUMANOS E MATERIAIS

2.4.1. Recursos financeiros

A execução financeira do GAMA adaptou-se entre o orçamento inicial, o orçamento corrigido e a atividade desenvolvida, evidenciando uma gestão rigorosa e responsável dos recursos disponíveis. Ocorreu a separação da meteorologia aeronáutica do GAMA, conforme estabelecido no Decreto-Lei n.º 75/2024, de 22 de outubro[1].

2.4.2. Recursos humanos

No ano de 2025, o GAMA funcionou com uma estrutura humana composta por:

- O dirigente máximo do serviço - que não participava em aspetos relacionados com a investigação de segurança marítima;
- Um chefe de equipa multidisciplinar de investigação de segurança marítima;
- Uma inspetora de navios e segurança marítima, em mobilidade da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM);
- Uma jurista, que transitou da área da meteorologia aeronáutica do GAMA, extinta com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 75/2024, de 22 de outubro.

A dotação de investigadores veio, entretanto, a ser formalmente aprovada (três investigadores, um dos quais nomeado chefe de equipa), bem como a respetiva cabimentação orçamental,

[1] Decreto-Lei n.º 75/2024, de 22 de outubro | DR

aprovadas por despacho do Secretário de Estado da Entidade Orçamental, em maio de 2026. Esta evolução permitirá consolidar e ir além, nos ciclos de gestão subsequentes, a sustentabilidade do elevado nível de desempenho alcançado em 2025. A atividade desenvolvida com esta estrutura reduzida evidencia elevada polivalência funcional, compromisso profissional e eficiência na utilização dos recursos humanos disponíveis.

2.4.3. Recursos materiais

Os recursos materiais foram adequadamente utilizados, assegurando o normal funcionamento do serviço, sendo que o GAMA não dispõe de instalações próprias.

2.5. APRECIAÇÃO POR PARTE DOS UTILIZADORES DOS SERVIÇOS PRESTADOS

Embora não tenha sido realizado um inquérito quantitativo autónomo aos utilizadores externos, o GAMA recebeu apreciações positivas quanto à qualidade técnica e à utilidade dos relatórios e recomendações de segurança produzidos, provenientes de entidades públicas, organizações do setor marítimo e autoridades de investigação de segurança marítima homólogas, a nível europeu e internacional.

2.6. AUDIÇÃO DOS DIRIGENTES INTERMÉDIOS E DEMAIS TRABALHADORES

O processo de autoavaliação incluiu a auscultação dos dirigentes intermédios e dos demais trabalhadores do serviço. O inquérito foi aplicado internamente pelo responsável da equipa multidisciplinar, atendendo à mudança de direção ocorrida durante o processo avaliativo. O resultado médio apurado foi de 4 valores numa escala de 1 a 5, correspondente a 80%. Face à meta de 70%, à tolerância de 10% e ao valor crítico de 85%, o indicador foi atingido, correspondendo a uma taxa de realização de 100%.

2.7. AVALIAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO

A apreciação do sistema de controlo interno, considerando a dimensão e a natureza do GAMA, não evidenciou condicionantes suscetíveis de comprometer a prossecução da missão. Foram identificadas oportunidades de melhoria incremental ao nível da formalização e documentação de alguns procedimentos internos.

2.8. DESENVOLVIMENTO DE MEDIDAS PARA UM REFORÇO POSITIVO DO DESEMPENHO

Foram implementadas e projetadas medidas orientadas para a melhoria contínua dos processos internos, reforço da capacitação técnica e consolidação do conhecimento organizacional, visando garantir a sustentabilidade futura do elevado nível de desempenho alcançado, indo assim ao encontro do estabelecido nos fóruns anteriormente citados a nível da Agência Europeia de Segurança Marítima, Comissão Europeia, MAIIF e Organização Marítima Internacional.

2.9. COMPARAÇÃO COM O DESEMPENHO DE SERVIÇOS IDÊNTICOS / PRÉMIOS E MENÇÕES EXTERNAS

No plano da União Europeia, o GAMA mantém uma relevância reconhecida no contexto da Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), tendo o atual Diretor sido reeleito para o cargo de Vice-Presidente no âmbito do Quadro Permanente de Cooperação previsto no Regulamento (UE) n.º 651/2011.

No plano internacional, o GAMA participa enquanto analista convidado em grupos de trabalho da Organização Marítima Internacional (IMO), à semelhança do que sucede no âmbito da EMSA, contribuindo para iniciativas destinadas à melhoria da segurança no transporte marítimo, à redução da perda de vidas humanas, da perda de navios e da poluição do meio marinho, em consonância com as melhores práticas internacionais no domínio da investigação de segurança marítima.

Acresce a eleição do GAMA para cargos de direção no Fórum Internacional de Investigadores de Acidentes Marítimos (MAIIF), bem como o reconhecimento expresso da qualidade técnica dos seus relatórios de investigação por entidades do setor do transporte marítimo, entidades formadoras, associações do setor das pescas, Autoridade Marítima Nacional e tribunais, incluindo o Tribunal Marítimo.

Gabinetes de investigação de referência, tais como o MAIB, Reino Unido, e o NTSB, Estados Unidos da América, solicitaram autorização ao GAMA para referir os nossos relatórios em fóruns e apresentações como um exemplo e boas práticas e conteúdo relevante para a promoção da segurança do transporte marítimo, contribuindo assim para evitar a perda de vidas humanas, a perda de navios e a prevenção da poluição marinha.

A grande maioria das autoridades de investigação de segurança marítima — nova denominação, de acordo com as emendas da Diretiva 2024/3017 — têm 3 a 4 equipas de investigadores, sendo cada equipa constituída por um chefe de equipa mais três investigadores e, devido à obrigatoriedade de carácter permanente, têm sempre uma equipa de prevenção (noite e fim de semana). Outro aspeto relevante é a existência de diversos gabinetes que são multimodais, ou seja, realizam investigações de segurança a acidentes no setor do transporte marítimo, aéreo e ferroviário (Bruxelas inclui ainda o transporte rodoviário).

A operação para o lançamento do serviço ROV (remotely operated vehicle), lançado pela EMSA a pedido dos Estados-membros, foi desenvolvida pelo GAMA em parceria com as entidades nacionais, tais como a Autoridade Marítima Nacional e a Capitania do Porto de Leixões. Devido ao enorme sucesso, a unidade de serviços subaquáticos da EMSA assumiu um papel central na projeção da sua imagem pública.

O aumento da qualidade dos relatórios do GAMA teve como consequência um maior interesse por parte das entidades judiciais, tais como o Tribunal Marítimo, entidade que solicita esclarecimentos ao GAMA, em casos que não exista conflito de interesse.

3. INFORMAÇÃO ADICIONAL

3.1. Medidas de modernização e simplificação Administrativa / Medidas Simplex

Em 2025, o GAMA prosseguiu uma abordagem orientada para a modernização administrativa e simplificação de procedimentos, adequada à sua dimensão e natureza funcional, privilegiando soluções organizativas flexíveis e o recurso a ferramentas digitais — sendo usado o teletrabalho, reuniões via Teams, trabalho simultâneo em documentos via SharePoint, e outras. A utilização sistemática de meios eletrónicos, plataformas europeias de reporte e canais digitais de cooperação com entidades nacionais e internacionais permitiu reduzir procedimentos administrativos redundantes, melhorar a eficiência interna e assegurar maior celeridade na produção e disseminação da informação técnica. Não obstante não terem sido desenvolvidas medidas SIMPLEX autónomas, o serviço adotou práticas alinhadas com os objetivos de simplificação administrativa, contribuindo para ganhos de eficiência e racionalização de recursos, compatíveis com a dimensão e missão do serviço.

3.2. Medidas do Orçamento Participativo Portugal (OPP)

No ano de 2025 não se encontravam atribuídas ao GAMA medidas específicas no âmbito do Orçamento Participativo Portugal (OPP), atenta a natureza técnica e altamente especializada das suas atribuições.

3.3. Iniciativas de publicidade institucional

O GAMA não desenvolveu, em 2025, iniciativas de publicidade institucional do Estado sujeitas ao regime previsto na Lei n.º 95/2015, de 17 de agosto. A comunicação externa do serviço centrou-se na divulgação técnica dos relatórios de investigação de acidentes marítimos e respetivas recomendações de segurança, nos termos legalmente previstos, assegurando transparência, rigor técnico e utilidade pública da informação produzida.

3.4. Gestão do património imobiliário

Em 2025, o GAMA não dispunha de instalações próprias que permitissem a concentração da totalidade do mapa de pessoal num único espaço físico. Apesar deste constrangimento, o serviço assegurou o normal funcionamento das suas atividades, recorrendo a soluções organizativas adequadas e meios digitais — nomeadamente SharePoint, OneDrive e conferências e chamadas via Teams, eliminando grande parte dos processos em papel — sem prejuízo da qualidade do trabalho desenvolvido. Espera-se que esta situação esteja ultrapassada em 2026, assegurando-se desta forma a instalação do GAMA em nova sede e instalações próprias, que permitirão acomodar todo o mapa de pessoal de forma funcional e eficaz, com previsível impacto positivo na coordenação interna e na eficiência organizacional.

3.5. Balanço Social

A análise da informação constante do Balanço Social evidencia um serviço de pequena dimensão, com elevada especialização técnica, forte polivalência funcional e elevado nível de compromisso profissional por parte dos seus trabalhadores. Apesar das limitações inerentes à reduzida dimensão do quadro de pessoal, observam-se níveis elevados de estabilidade, responsabilidade funcional e

alinhamento com os objetivos estratégicos do serviço, fatores que contribuem de forma decisiva para o desempenho global alcançado e reconhecido.

3.6. Execução da Formação

Em 2025, o GAMA beneficiou de formação relevante, especializada e ajustada às funções exercidas, assegurada sem encargos financeiros para o serviço, designadamente através de ações promovidas pela Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), pelo Instituto Nacional de Administração (INA), pelo EUROCONTROL, MAIIF e QPC. No âmbito da EMSA, os trabalhadores com funções de investigação participaram em ações de formação técnica diretamente relacionadas com a investigação de acidentes marítimos, análise de dados e boas práticas internacionais, reforçando a atualização permanente de competências especializadas.

Paralelamente, foram frequentadas ações de formação promovidas pelo INA, relevantes para diferentes categorias profissionais, incluindo a assistente técnica e o assistente operacional, assegurando assim uma abordagem transversal à capacitação dos recursos humanos e reforçando a qualidade do apoio administrativo e operacional ao núcleo técnico do serviço. A aposta em formação gratuita, de elevada qualidade e alinhada com as necessidades funcionais do GAMA constitui uma boa prática de gestão e contribui de forma direta para a sustentabilidade do elevado nível de desempenho alcançado. O GAMA participa ativamente neste âmbito, no sentido de estabelecer programas e conteúdos para formação a gabinetes de investigação, criados no QPC, em parceria com a EMSA e Comissão.

4. AVALIAÇÃO FINAL

4.1. Menção proposta

Nos termos do n.º 1 do artigo 18.º da Lei n.º 66-B/2007, e atendendo ao elevado grau de concretização dos objetivos, à superação de metas relevantes, ao reconhecimento nacional, europeu e internacional do contributo técnico do serviço e ao contexto particularmente exigente em que a atividade foi desenvolvida, o dirigente máximo do serviço propõe a menção:

- ✓ DESEMPENHO BOM.

4.2. Conclusões prospetivas

O GAMA encontra-se em condições de consolidar e aprofundar este nível de desempenho no ciclo de gestão seguinte, tirando partido da recente aprovação da dotação de investigadores e prosseguindo uma estratégia de melhoria contínua e fortalecimento institucional, após a estabilização da sua direção a partir de 18 de março de 2026.

O Diretor do Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos

Tiago Sarandes Teixeira