

SEAMInd

INDICADORES E MONITORIZAÇÃO ECONÓMICA, SOCIAL E AMBIENTAL

VOLUME XI PROTEÇÃO E SALVAGUARDA



Índice Geral

Volume I

Termos de referência

Volume II

Monitorização dos Objetivos Estratégicos

Volume III

Monitorização dos Objetivos para as Áreas Programáticas Oceano, Atmosfera e Sistema Integrado

Volume IV

Monitorização dos Objetivos para a Área Programática Ciência e Tecnologia

Volume V

Monitorização dos Objetivos para as Áreas Programáticas Pesca, Indústria do Pescado e Aquicultura

Volume VI

Monitorização dos Objetivos para a Área Programática Portos, Transportes e Logística

Volume VII

Monitorização dos Objetivos para as Áreas Programáticas Recreio, Desporto e Turismo e Identidade e Cultura

Volume VIII

Monitorização dos Objetivos para a Área Programática Construção, Manutenção e Reparação Naval

Volume IX

Monitorização dos Objetivos para a Área Programática Obras Marítimas

Volume X

Monitorização dos Objetivos para as Áreas Programáticas Biotecnologia Marinha, Recursos Minerais Marinhos e Recursos Energéticos Marinhos

Volume XI

Monitorização dos Objetivos para a Área Programática Proteção e Salvaguarda

Volume XII

Monitorização dos Objetivos para a Área Programática Educação

Volume XI

Monitorização dos Objetivos para a Área Programática Proteção e Salvaguarda

FICHA TÉCNICA

Direção-Geral de Política do Mar

Coordenação geral do projeto

Conceição Santos

Equipa técnica

Carla Frias
Catarina Resende
João Silva
Paulo Machado
Vanda Dores
Vasco Mendes

Capa

Miguel Fonseca

COLABORAÇÃO

Para a elaboração deste volume, a DGPM contou com a colaboração das seguintes entidades:

- Comando Naval
- Direção-Geral da Autoridade Marítima
- Estado Maior da Armada
- Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica
- Instituto de Socorros a Náufragos
- Instituto Hidrográfico

CITAÇÃO:

Direção-Geral de Política do Mar (DGPM) (2020) SEAMInd - Indicadores e Monitorização de suporte à Estratégia Nacional para o Mar. Volume XI Monitorização dos Objetivos para a Área Programática Proteção e Salvaguarda. Versão 1, Lisboa

EDIÇÃO:

Direção-Geral de Política do Mar (DGPM)
Av. Dr. Alfredo Magalhães Ramalho, N° 6, 1495-006 Lisboa
Portugal
TEL +351 218 291 000
WEB www.dgpm.mm.gov.pt
TWITTER @DGPM_Portugal
FACEBOOK www.facebook.com/DGPMPortugal/
LINKEDIN: <https://www.linkedin.com/company/dgpm>

SIGLAS E ACRÓNIMOS

| | |
|--------|--|
| AMN | Autoridade Marítima Nacional |
| ANEPC | Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil |
| AP | Áreas Programáticas |
| CAE | Classificação Portuguesa de Atividades Económicas (Ver.3) |
| CISE | Ambiente comum de partilha da informação (na sigla inglesa) |
| CSM | Conta Satélite do Mar |
| CN | Contas Nacionais |
| DGAM | Direção-Geral da Autoridade Marítima |
| DGPM | Direção-Geral de Política do Mar |
| DGRM | Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos |
| EMUEAA | Estratégia Marítima da União Europeia para a Área do Atlântico |
| EMSA | Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA na sigla inglesa) |
| ENM | Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 |
| GAMA | Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA) |
| INE | Instituto Nacional de Estatística |
| IMO | Organização Marítima Internacional |
| MARPOL | Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| PML | Plano Mar Limpo |
| POLREP | Relatórios de Poluição Marinha |
| SAR | <i>Search and Rescue</i> |
| SOLAS | Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (na sigla inglesa) |
| UE | União Europeia |

Volume XI

Monitorização dos Objetivos para a Área Programática Proteção e Salvaguarda

Índice

| | |
|---|----|
| CAPÍTULO 1. ENQUADRAMENTO | 11 |
| CAPÍTULO 2. CONCEITO OPERACIONAL | 13 |
| CAPÍTULO 3. ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO SETORIAL | 15 |
| CAPÍTULO 4. FONTES ESTATÍSTICAS E DE DADOS ADMINISTRATIVOS..... | 25 |
| CAPÍTULO 5. IDENTIFICAÇÃO DE INDICADORES..... | 27 |
| CAPÍTULO 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 29 |
| BIBLIOGRAFIA..... | 31 |
| ANEXO 1. FICHAS DE METADADOS | 33 |

Capítulo 1. Enquadramento

A Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM), é o instrumento de política pública para o mar que apresenta o modelo de desenvolvimento do oceano e das zonas costeiras e permite a Portugal responder aos desafios colocados para a promoção, crescimento e competitividade da economia do mar.

A avaliação do estado de implementação da ENM, implica uma monitorização regular, quer no plano das realizações, quer no plano dos resultados e impacto, numa lógica de eficiência e de eficácia.

A ENM prevê o acompanhamento da envolvente externa, pretendendo-se, desta forma, acompanhar os resultados obtidos na área do mar e aferir se o caminho percorrido vai no sentido dos objetivos estabelecidos. Neste quadro o recurso a indicadores quantificáveis assume uma particular importância.

O SEAMInd - Indicadores e Monitorização é o projeto que tem por objetivo identificar um conjunto de indicadores relevantes para a monitorização de resultados e impacto da ENM sendo particularmente relevante a seleção de indicadores que veiculem informação de qualidade, de forma atualizada e em tempo útil.

O SEAMInd é um trabalho estruturante de apoio ao acompanhamento da ENM, não tendo como objetivo fazer avaliação qualitativa das políticas, mas constituindo um instrumento essencial para a avaliação dessas políticas.

Os trabalhos do SEAMInd estão organizados em domínios de monitorização, tendo em conta o modelo de desenvolvimento proposto pela ENM sendo que um desses domínios corresponde à Proteção e Salvaguarda.

Numa perspetiva mais abrangente este projeto e o da Conta Satélite do Mar (CSM) são complementares, sendo que o da CSM tem como objetivo um melhor conhecimento da economia do mar em Portugal, utilizando as Contas Nacionais (CN) produzidas pelo INE.

O presente documento constitui o Volume XI do projeto SEAMInd.

No *Capítulo 2* são apresentados os Conceitos Operacionais e os códigos Classificação Portuguesa de Atividades Económicas (CAE) considerados para cada temática.

No *Capítulo 3* apresenta-se o enquadramento estratégico sectorial, em que se procura, de forma sucinta, elencar os documentos estratégicos relevantes para as áreas programáticas em análise. Com esta abordagem pretende-se identificar objetivos, metas e indicadores, que já são objeto de compromisso.

No *Capítulo 4* identificam-se e caracterizam-se as entidades que produzem dados e o tipo de informação produzida, relevantes para a Proteção e Salvaguarda.

No *Capítulo 5* é proposta uma seleção de indicadores alinhada com a monitorização das temáticas incluídas no conceito operacional definido para a Proteção e Salvaguarda.

No *Capítulo 6* expressam-se algumas considerações sobre o trabalho e futuros desenvolvimentos.

Por último, no *Anexo I* são apresentadas as fichas de metadados já disponíveis para os indicadores compilados para a Proteção e Salvaguarda.

Capítulo 2. Conceito Operacional

No contexto deste documento o conceito operacional de Proteção e Salvaguarda relaciona-se com a segurança e salvaguarda da vida humana no mar, aproximando-se da lógica da terminologia de *safety*. Assim, a Proteção e Salvaguarda inclui o combate à poluição no mar, nomeadamente a que decorre de acidentes com navios. Este conceito aplica-se a todos os planos de água. Na figura seguinte apresenta-se a síntese das ações a desenvolver no contexto da área programática Proteção e Segurança, da ENM.

Figura 1 - Síntese dos efeitos para a área programática Proteção e Salvaguarda

| Objetivos dos Programas de Ação | Efeitos | |
|---|---------|--|
| PROTEÇÃO E SALVAGUARDA 1. Intervenção da autoridade do Estado no mar, em resposta às ameaças e situações de emergência que exigem a salvaguarda dos interesses nacionais. | #1 | Coordenação reforçada do sistema de autoridade do Estado no mar, que tem em consideração a abrangência das funções marítimas. |
| | #2 | Capacidade efetiva de resposta às ameaças e situações de emergência, baseada na subsidiariedade dos parceiros e na complementaridade da aplicação dos meios. |

GOVERNANÇA

Fonte: Estratégia Nacional para o mar 2013-2020

Não existem códigos CAE de inclusão total para esta temática.

Capítulo 3. Enquadramento estratégico setorial

O enquadramento estratégico para as atividades em análise, assenta em instrumentos de planeamento e de regulação aplicáveis a nível nacional, europeu e/ou internacional, designadamente no âmbito da União Europeia (UE), da Organização das Nações Unidas (ONU) ou de outros organismos internacionais. Inclui ainda a vigilância marinha das atividades económicas e humanas no mar.

A segurança marítima é um elemento crucial para assegurar o “crescimento azul”, que visa gerar crescimento e emprego. A Estratégia Marítima da União Europeia para a Área do Atlântico (EMUEAA), define que os seus Estados-Membros devem estar preparados para ameaças e situações de emergência, quer estas se devam a acidentes, catástrofes naturais, quer a atividades criminosas. Relativamente aos acidentes marítimos, a Estratégia define a importância da cooperação multilateral, entre países vizinhos, a prontidão das forças e a constante monitorização do mar, de forma a atuar em tempo útil e prevenir desastres de maior gravidade. Quanto à atividade criminosa, este documento, sublinha a importância vital do Atlântico para o comércio marítimo europeu, visando reforçar as capacidades dos Estados costeiros.

Já a Estratégia Nacional para o Mar define a necessidade de promover o uso de meios disponíveis, segundo as lógicas da eficiência e da subsidiariedade, devolvendo um esforço de cooperação civil-militar que contribua para assegurar uma resposta eficaz. Portugal participa ativamente nos projetos europeus que visam a integração da vigilância marítima, designadamente através da troca de informações entre agências dos diferentes Estados-Membros.

A Política Marítima Integrada da União Europeia define ainda um sistema de Vigilância Marítima Integrada que prevê a troca de informações e dados de forma a melhorar a eficácia da vigilância e reduzir os custos que lhes estão associados. Para tal está a ser desenvolvido *um ambiente comum de partilha da informação* (CISE), que integrará os atuais sistemas e redes de vigilância e permitirá o acesso de todas as autoridades competentes às informações necessárias ao desempenho da respetiva missão. Este deverá assegurar a interoperabilidade dos vários sistemas para que dados e outras informações possam ser facilmente partilhados através da utilização de tecnologias modernas.

Portugal tem uma das maiores regiões de busca e salvamento do mundo, totalizando cerca de 6.000.000 km², o que equivale a 63 vezes a área terrestre nacional e que faz fronteira com as áreas de Espanha, Marrocos, Cabo Verde, França, Reino Unido, Canadá e Estados Unidos da América.

O salvamento marítimo, o socorro a naufragos e a assistência a banhistas é uma responsabilidade do Estado que decorre das Convenções *International Convention for the Safety of Life at Seas* (SOLAS, 1974) e *International Convention on Maritime Search and Rescue* (SAR, 1979).

Na figura 2 apresenta-se o modelo conceptual da segurança marítima correspondente à visão da Autoridade Marítima Nacional, na qual se apresenta uma componente preventiva e outra de resposta à emergência.

Figura 2 - Modelo conceptual da Segurança Marítima com a componente preventiva e de resposta à emergência



Fonte: www.AMN.pt

Complementarmente, com o objetivo de identificar fatores causais e emitir recomendações de segurança que visem que futuros acidentes e incidentes semelhantes ocorram, o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA) faz investigações independentes conforme previsto na Lei n.º 18/2012, de 07 de maio.

As responsabilidades de Portugal, no que toca à Proteção e Salvaguarda do Oceano vai para além da busca e salvamento, proteção e segurança do transporte marítimo, incluindo também o controlo das alfândegas, fronteiras, imposição geral da legislação, controlo das pescas, proteção do meio marinho e resposta a casos de poluição do mar.

Nesse sentido, existem muitos outros documentos que poderão enquadrar a ação ao nível da Proteção e Salvaguarda da vida no mar, nomeadamente o Plano Mar Limpo (MTAMN-1 ou PML). O Plano Mar Limpo, aprovado pela Presidência do Conselho de Ministros em 1993 vem estabelecer planos de intervenção para o combate da poluição marítima, concentrando-se em derrames de hidrocarbonetos, mas também nas descartas de água de lavagem e de lastro de petroleiros ou outros navios. Este documento reconhece a importância da proteção da saúde humana, preservação dos recursos vivos, manutenção das atividades económicas e proteção das áreas utilizadas para as atividades de recreio ou balneares. O PML responde às exigências do Acordo de Lisboa, celebrado em 1990, que estabelece normas para a prevenção da poluição no mar, causada pelo derrame de hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas.

Neste capítulo apresenta-se, de forma sintética, um quadro de documentos estratégicos, que se consideram relevantes para enquadrar o sector da Proteção e Salvaguarda, não assumindo o mesmo um carácter exaustivo.

No Quadro 1 apresentam-se os principais documentos estratégicos para o sector da Proteção e Salvaguarda, detalhando-se o respetivo objeto, objetivos, identificação da existência de monitorização estabelecida com indicadores e eventuais metas estabelecidas.

Quadro 1 - Documentos estratégicos setoriais de referência para Proteção e Salvaguarda

| Documento | Objeto | Objetivos | Monitorização |
|--|--|---|---|
| Estratégia de Segurança Marítima da UE | Proporcionar um quadro comum às autoridades competentes nacionais e europeias que lhes permita assegurar o desenvolvimento coerente das suas políticas específicas e dar uma resposta europeia às ameaças e riscos marítimos. | A estratégia de segurança marítima da UE tem os seguintes objetivos principais: 1) Identificar e articular os principais interesses estratégicos marítimos da UE; 2) Identificar e articular as ameaças, os desafios e os riscos para os interesses estratégicos marítimos da UE; 3) Organizar uma resposta, ou seja, estabelecer os objetivos estratégicos, os princípios e as áreas de interesse comum que constituem o elemento central do quadro estratégico comum, a fim de garantir a coerência das várias políticas e estratégias marítimas setoriais. | Esta estratégia não prevê indicadores nem metas específicas para a área da Proteção e Salvaguarda. |
| Estratégia Marítima da União Europeia para a Área do Atlântico (EMUEAA) e respetivo Plano de Ação | A Estratégia pretende reforçar a prontidão dos Estados-membros através da adoção de medidas legislativas que reduzam o risco de acidentes marítimos, reforçando a necessidade de cooperação multilateral. A Estratégia define ainda a importância de controlar as ações criminosas, como o tráfico de armas e de drogas, que são uma ameaça para o comércio marítimo. – Prioridade 1: Promover o empreendedorismo e a inovação; – Prioridade 2: Proteger, assegurar e desenvolver o potencial do meio marinho e costeiro do Atlântico; – Prioridade 3: Melhorar a | A Estratégia para a Área do Atlântico identifica a necessidade de aplicação de uma abordagem ecossistémica. Deverá ser aumentada a capacidade de resposta dos Estados-Membros, criando um sistema de segurança pronto a atuar em caso de emergências ou atos criminosos. Na Prioridade 2 do Plano de Ação, proteger, assegurar e desenvolver o potencial do meio marinho e costeiro do Atlântico, foi identificada a seguinte ação: – Melhorar a segurança marítima. <i>Reforçar a segurança e a proteção dos marítimos, das populações, dos bens e dos ecossistemas costeiros, mediante:</i> a) A avaliação e o alargamento, se necessário, dos mecanismos existentes de alerta, comunicação e reação às espécies marinhas invasivas e prejudiciais e o intercâmbio das melhores práticas sobre a forma de fazer face a essas ameaças; b) O apoio a iniciativas empreendidas pelos Estados-Membros no Atlântico, incluindo avaliações de risco, mecanismos de resposta coordenada e investimentos em equipamento de ponta que contribuam de forma adequada para melhorar a coordenação da prevenção e da resposta a ameaças ao meio marinho, catástrofes naturais, acidentes marítimos, derrames ou tráfico de petróleo e | Esta estratégia não prevê indicadores para a área da Proteção e Salvaguarda. O plano de ação será aplicado até 2020, mas não apresenta metas, sendo que está prevista a sua revisão em 2019. |

| Documento | Objeto | Objetivos | Monitorização |
|---|---|--|--|
| | <p>acessibilidade e a conectividade;</p> <p>– Prioridade 4: Criar um modelo de desenvolvimento regional sustentável e socialmente inclusivo.</p> | <p>matérias perigosas;</p> <p>c) O desenvolvimento, ensaio e utilização de novas tecnologias para melhorar a inspeção dos navios e reforçar a segurança dos portos e do transporte marítimo, por meio de uma melhor integração dos dados transmitidos por satélite e por equipamentos de vigilância a partir do ar, do mar e de terra, e de instrumentos inovadores <i>in situ</i> destinados a melhorar o conhecimento da situação no domínio marítimo;</p> <p>d) A contribuição para a oferta de serviços regionais de informação ligada às bacias marítimas no âmbito do ambiente comum de partilha da informação (CISE), com base em normas aprovadas ao nível da UE e na experiência adquirida pelos Estados-Membros com projetos-piloto.</p> | |
| <p>Vigilância Marítima Integrada COM/2009/538 final COM/2010/584 final COM/2014/0451 final</p> | <p>O CISE Marítimo é um processo voluntário de colaboração na União Europeia que visa melhorar e promover a partilha de informações pertinentes entre as autoridades responsáveis pela vigilância marítima. O seu objetivo final é aumentar a eficiência, a qualidade, a capacidade de resposta e a coordenação das operações de vigilância no domínio marítimo europeu e promover a inovação, tendo em vista a prosperidade e a segurança da UE e dos seus cidadãos.</p> | <p>Os Estados-Membros devem ser incentivados a prosseguir o trabalho de modernização da sua estrutura informática de vigilância marítima, se for necessário, e continuar a melhorar a partilha de informações entre as autoridades envolvidas na vigilância marítima.</p> <p>Os Estados-Membros deverão igualmente envolver as autoridades nacionais competentes em matéria de proteção de dados o mais cedo possível no processo, a fim de assegurar que os meios e os objetivos operacionais respeitem os requisitos da proteção de dados. As avaliações de impacto prévias poderão ser uma forma de apoiar as iniciativas nacionais, a fim de garantir que se adotem as medidas mais eficazes e eficientes em termos de custos</p> | <p>Este documento não prevê indicadores nem metas específicas para a área da Proteção e Salvaguarda.</p> |
| <p>Convenção Internacional para a Salvaguarda da</p> | <p>A Convenção SOLAS, nas suas sucessivas edições, é considerada como o mais importante de todos os tratados internacionais</p> | <p>O principal objetivo da convenção SOLAS é especificar as normas mínimas para a construção, equipamentos e operação de navios, que garantam a segurança dos navios mercantes (das cargas e dos passageiros).</p> | <p>Esta convenção não prevê indicadores nem metas.</p> |

| Documento | Objeto | Objetivos | Monitorização |
|--|---|---|---------------|
| Vida Humana no Mar (SOLAS) | relativos à segurança dos navios mercantes. A primeira versão foi adotada em 1914, em resposta ao desastre do Titanic, a segunda em 1929, a terceira em 1948 e a quarta em 1960. A Convenção em vigor hoje é por vezes referida como SOLAS, 1974, conforme alterada. | A Organização Marítima Internacional (IMO ¹), uma agência das Nações Unidas que foi formada para promover a segurança marítima, é responsável por implementar e desenvolver os padrões definidos na convenção SOLAS. | |
| Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo (SAR) | O sistema internacional de Busca e Salvamento (SAR) baseia-se no princípio de que todos os indivíduos no mar têm de ajudar pessoas em perigo. O regime internacional de SAR depende das forças de segurança naval ou dos guardas costeiros dos estados costeiros. Também depende do compromisso de todos os marítimos. Todos os navios no mar, incluindo embarcações comerciais privadas, fazem parte do sistema SAR e têm o dever de salvamento. | | |
| Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação | Convenção é relativa à supressão de atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima, definindo o âmbito de aplicação e identificando os atos ilícitos e correspondentes medidas para prevenir e eliminar. O protocolo | O principal objetivo da Convenção é assegurar que sejam tomadas as medidas apropriadas contra pessoas que cometam atos ilícitos contra navios. Estes incluem a apreensão de navios pela força; atos de violência contra pessoas a bordo de navios; e a colocação de dispositivos a bordo de um navio que possam destruir ou danificá-lo. A Convenção obriga os Governos Contratantes a extraditar ou | |

¹ <http://www.imo.org>

| Documento | Objeto | Objetivos | Monitorização |
|--|--|--|---------------|
| <p>Marítima (SUA)</p> <p>e</p> <p>Protocolo Adicional para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental</p> | <p>estende e abrange às plataformas fixas localizadas na plataforma continental.</p> | <p>processar os supostos infratores.</p> | |
| <p>Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha por Operações de Imersão de Detritos e Outros Produtos (Convenção de Londres)</p> | <p>Convenção para controlo efetivo de todas as fontes de poluição do meio ambiente marinho. As partes contratantes comprometem-se a tomar todas as medidas possíveis para prevenir a poluição do mar por imersão de detritos e outras matérias suscetíveis de colocar em perigo a saúde do homem, de causar dano aos recursos vivos e à vida marinha, de prejudicar as possibilidades de recreio ou de dificultar outras utilizações legítimas do mar.</p> | | |
| <p>Convenção Internacional sobre a</p> | <p>A Convenção afirma o direito de um Estado costeiro a tomar medidas em alto mar, conforme seja necessário para prevenir,</p> | | |

| Documento | Objeto | Objetivos | Monitorização |
|---|--|---|---|
| Intervenção no Alto Mar em Caso de Acidente Que Provoque ou Possa Vir a Provocar a Poluição por Hidrocarbonetos (INTERVENTION) | mitigar ou eliminar o perigo na sua costa por poluição por petróleo, após um acidente marítimo. A Convenção aplica-se a todos os navios de mar, exceto navios de guerra ou outros navios propriedade ou operados por um Estado e utilizados em serviço público não comercial. | | |
| Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição de Navios (Convenção MARPOL) | A MARPOL 73/78 é a mais importante convenção ambiental marítima. Foi assinada no dia 17 de fevereiro 1973 e modificada pelo Protocolo de 1978. A MARPOL contém 6 anexos, relacionados com a prevenção das diferentes formas de poluição marinha, por de navios: Anexo I – Poluição por hidrocarbonetos Anexo II – Substâncias líquidas nocivas transportadas a granel Anexo III – Substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões-tanques e vagões-cisternas Anexo IV – Esgotos sanitários dos navios Anexo V – Poluição por lixo dos navios Anexo VI – Poluição atmosférica | A MARPOL tem como objetivo a eliminação completa da poluição intencional do meio marinho por hidrocarbonetos e outras substâncias prejudiciais, bem como a minimização de descargas acidentais de tais substâncias. A Organização Marítima Internacional (IMO ²), uma agência das Nações Unidas que foi formada para promover a segurança marítima, é responsável por implementar e desenvolver os padrões de emissão, conhecidos como "Tier I, II & III", com base na convenção MARPOL. | Não existem indicadores ou metas previstos na Convenção MARPOL. |

² <http://www.imo.org>

| Documento | Objeto | Objetivos | Monitorização |
|--|--|---|---|
| | por navios | | |
| Convenção Internacional sobre a Prevenção, Actuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos (OPRC) | As Partes comprometem-se, individual ou conjuntamente, a tomar todas as medidas adequadas, à prevenção e actuação face a um incidente de poluição por hidrocarbonetos. | Esta convenção tem por objetivo desenvolver os procedimentos de notificação relativos a incidentes de poluição por hidrocarbonetos, as medidas a adotar face à receção de um comunicado relativo a um incidente de poluição por aqueles produtos, os sistemas nacionais e regionais de preparação e combate de incidentes de poluição, cooperação internacional no combate à poluição, investigação e desenvolvimento com vista a melhorar as técnicas existentes de prevenção e combate aos incidentes de poluição, bem como a cooperação técnica e a promoção da cooperação bilateral e multilateral na preparação e combate a este tipo de incidentes com hidrocarbonetos. | |
| Protocolo sobre a Prevenção, Actuação e Cooperação no Combate à Poluição por Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas (OPRC/HNS 2000) | Protocolo adotado no ano 2000, em Londres, por forma a alargar os objetivos da Convenção Internacional sobre a Prevenção, Actuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos às substâncias nocivas potencialmente perigosas. | | |
| Acordo de Cooperação para a Protecção das Costas e Águas do Atlântico Nordeste contra a Poluição (Acordo de Lisboa) | O Acordo de Lisboa é um mecanismo que assegura a cooperação entre as Partes Contratantes (Portugal, França, Marrocos, Espanha e a Comunidade Europeia) no caso de se dar um acidente de poluição. | Este documento cria uma rede de cooperação multilateral em matéria de combate à poluição marinha no que toca a derrames de hidrocarbonetos e matérias perigosas. Os principais objetivos deste acordo podem ser resumidos da seguinte forma: – Criação de um sistema de cooperação multilateral entre as Partes Contratantes, de forma a salvaguardar os meios necessários para salvaguardar a vida humana, os ecossistemas e os recursos vivos marinhos e outros interesses das partes; | Este acordo não prevê indicadores ou metas para a área da Protecção e Salvaguarda |

| Documento | Objeto | Objetivos | Monitorização |
|------------------------------|---|---|---|
| | | – Incentivar as Partes Contratantes a criar os seus mecanismos de combate à poluição marinha, através de planos de intervenção. | |
| Plano Mar Limpo (PML) | Estabelece Planos de Intervenção, incluindo várias entidades, para intervenção no caso de acidentes que envolvam o derrame de Hidrocarbonetos ou outras substâncias perigosas em águas marinhas, portos, estuários e trechos navegáveis dos rios, tendo em vista a redução do impacte ambiental das consequências do derrame. | <p>Este documento tem como principal objetivo o estabelecimento de um dispositivo de resposta a situações de derrames de hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas, definindo responsabilidades das entidades intervenientes e fixando competências das autoridades encarregadas da execução de tarefas.</p> <p>Sempre que o PML seja aplicado, deve ser feita uma avaliação sistemática de todos os prejuízos causados pela ocorrência de poluição, bem como dos demais encargos.</p> <p>A avaliação a cargo da autoridade marítima local, regional ou central, e apoiada pelo conselho consultivo no âmbito das entidades a que pertencem os seus representantes e visa:</p> <p>a) Qualificar e quantificar a intervenção das seguradoras do agente responsável pela poluição incluindo os meios disponibilizados, ressarcimento das despesas e indemnizações aplicáveis, num quadro jurídico estabelecido à luz do direito marítimo internacional;</p> <p>b) Quantificar os danos e prejuízos causados aos bens públicos e privados, assim como as atividades económicas afetadas;</p> <p>c) Quantificar as despesas efetuadas por todos os intervenientes nas operações de combate à poluição.</p> | Este documento não prevê indicadores ou metas para a área da Proteção e Salvaguarda |

Capítulo 4. Fontes estatísticas e de dados administrativos

Foi realizado um trabalho de identificação do universo dos indicadores e informação de base disponível sobre Proteção e Salvaguarda.

O Instituto Nacional de Estatística é a fonte oficial de dados estatísticos. No entanto, salienta-se que para este domínio não foram identificados dados estatísticos no INE.

De seguida, apresentam-se por ordem alfabética as entidades consideradas fontes de dados administrativos ou científicos, em razão da matéria.

Autoridade Marítima Nacional

A missão da Autoridade Marítima Nacional (AMN) traduz-se "(...) num conjunto extremamente diversificado de tarefas nos espaços dominiais marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, ação destinada a garantir o cumprimento da lei, a proteção dos recursos, o exercício das atividades em segurança, e a salvaguarda de pessoas e bens, no âmbito dos parâmetros de atuação permitidos pelo direito internacional e demais legislação em vigor.

Coordenado pela Comissão Estatística da Marinha é anualmente publicado o Anuário da Autoridade Marítima Nacional.

Direção-Geral da Autoridade Marítima

A Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) é um serviço público, integrado no Ministério da Defesa Nacional, dotado de autonomia administrativa, estando-lhe legalmente cometidas a direção, coordenação e controlo das atividades exercidas pelos seus órgãos e serviços no quadro de atividades definidas no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março, a desenvolver em âmbito da AMN e nos espaços sob sua jurisdição. Cabe à DGAM, em especial, apoiar em termos técnicos, jurídicos, logísticos e financeiros, a ação das Capitania dos Portos, como seus órgãos locais, atendendo a que neles reside, em termos funcionais, o exercício da Autoridade Marítima do Estado Português.

Para a prossecução da sua missão, e execução das competências que estão conferidas aos seus órgãos regionais e locais, a DGAM tem o apoio da Marinha em termos de recursos humanos e materiais, existindo, a este nível, uma relação intrínseca, sólida e insubstituível, que abrange, ainda, uma estruturante cultura comum sobre as questões relacionadas com o mar e atividades que nele se desenvolvem.

No âmbito dos seus objetivos estratégicos, as principais atividades (prioritárias) previstas para os diferentes setores da Autoridade Marítima são os seguintes:

- Assegurar o salvamento marítimo, socorros a náufragos e assistência a banhistas;
- Assegurar as adequadas capacidades para o assinalamento e posicionamento marítimo;
- Assegurar as adequadas capacidades para combate à poluição do mar;

- Assegurar as adequadas capacidades para a Segurança Nacional externa/interna - Defesa Civil - Policiamento Marítimo;
- Promover o acompanhamento das iniciativas nos domínios afetos à Segurança Marítima;
- Edificar, sustentar e manter as capacidades da logística estrutural, genética e Operacional da Autoridade Marítima.

Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica

O Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA) é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, que funciona no âmbito do Ministério do Mar.

Enquanto 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.

Capítulo 5. Identificação de indicadores

Tendo em consideração os critérios de seleção de indicadores e a orientação dada pelos conceitos que interpretam os efeitos pretendidos foram identificados vários indicadores que neste capítulo se apresentam. Para cada indicador indica-se a unidade, a fonte de dados e a frequência.

No âmbito da Conta Satélite do Mar o domínio Proteção e Salvaguarda encontra-se englobado no agrupamento “8 – Serviços Marítimos” que abrange um conjunto mais vastos de atividades não englobadas no conceito operacional, razão pela qual não foram considerados os indicadores relativos ao VAB e ao Emprego.

Quadro 2 - Lista de indicadores que permitem uma monitorização do Domínio Proteção e Salvaguarda da ENM

| Número | Indicador | Unidade | Fonte de dados | Frequência |
|--------|--|--------------|---|------------|
| XI.001 | Número de ações de segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar | Número (N.º) | Anuário Estatístico da Autoridade Marítima Nacional | Anual |
| XI.002 | Número de ações de busca e salvamento marítimo e salvaguarda da vida humana no mar | Número (N.º) | | Anual |
| XI.003 | Número de ações de prevenção e combate à poluição do mar | Número (N.º) | | Anual |
| XI.004 | Número de saídas de socorro a náufragos e assistência a banhistas | Número (N.º) | | Anual |
| XI.005 | Número de vidas salvas em ações de socorro a náufragos e assistência a banhistas | Número (N.º) | | Anual |
| XI.006 | Número de ações de salvamento em zonas balneares concessionadas | Número (N.º) | | Anual |
| XI.007 | Número de ações de salvamento em zonas não vigiadas | Número (N.º) | | Anual |
| XI.008 | Número de pedidos de socorro a pessoas no domínio público hídrico | Número (N.º) | | Mensal |
| XI.009 | Número de vítimas/pessoas resgatadas ilesas | Número (N.º) | | Anual |
| XI.010 | Número de vítimas/pessoas resgatadas feridas | Número (N.º) | | Anual |
| XI.011 | Número de vítimas/pessoas desaparecidas | Número (N.º) | | Anual |
| XI.012 | Número de vítimas/pessoas mortais | Número (N.º) | | Anual |
| XI.013 | Tempo de missão em ações de assistência a banhistas | horas | | Anual |
| XI.014 | Número de pedidos de socorro a embarcações e navios | Número (N.º) | | Anual |
| XI.015 | Número de ações de vigilância, fiscalização e policiamento marítimo (pesca, embarcações, narcotráfico, imigração ilegal) | Número (N.º) | GAMA | Anual |
| XI.016 | Tempo de missão em ações de preservação do meio marinho | horas | | Anual |
| XI.017 | Número de deteções de poluição | Número (N.º) | | Anual |
| XI.018 | Número de POLREP (Relatórios de Poluição Marinha) | Número (N.º) | | Anual |
| XI.019 | Número de vítimas mortais em acidentes marítimos | Número (N.º) | | Anual |
| XI.020 | Número de feridos em acidentes marítimos | Número (N.º) | | Anual |
| XI.021 | Número de embarcações/navios perdidos | Número (N.º) | | Anual |
| XI.022 | Número de Investigações iniciadas | Número (N.º) | | Anual |
| XI.023 | Poluição por hidrocarbonetos | | | |

Os indicadores XI.16, XI.17 e XI.18 articulam-se com o Volume III, Oceano, Atmosfera e Sistema Integrado (OASI) do SEAMInd.

Todos os indicadores referidos acima cumprem normas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO), pelo que utilizam os mesmos parâmetros de análise e os mesmos conceitos que outros estados membros da IMO e Estados-parte da Convenção SOLAS.

Capítulo 6. Considerações finais

Os indicadores apresentados resultam da avaliação do domínio Proteção e salvaguarda tendo por base o conceito operacional e o enquadramento estratégico setorial analisado.

O conjunto de indicadores selecionados constitui a primeira aproximação ao quadro de indicadores quantificáveis para a monitorização da ENM, no domínio objeto deste volume. Considerando que se está em presença de um processo dinâmico é exetável que periodicamente, e na sequência do desenvolvimento e avaliação da ENM, o quadro de indicadores possa ser complementado e atualizado, robustecendo o processo de monitorização e avaliação.

Neste âmbito importa referir que nem todos os indicadores listados têm ainda associada a correspondente ficha de metadados. Esta informação é essencial para a caracterização e utilização dos indicadores e será obtida gradualmente em colaboração com as entidades produtoras de informação, previamente ou em paralelo com a disponibilização dos indicadores através da plataforma tecnológica do SEAMInd.

Por último, salienta-se que SEAMInd é um projeto de âmbito Nacional e que, apesar da articulação e colaboração das entidades dos Governos Regionais dos Açores e da Madeira, esta primeira fase incidiu maioritariamente no universo do Continente. Nas fases seguintes haverá que aprofundar os dados e indicadores específicos das Regiões Autónomas.

Bibliografia

Direção Geral de Política do Mar. (2012). *Economia do Mar em Portugal*. Governo de Portugal.

Governo de Portugal. (s.d.). *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*.

Instituto Nacional de Estatística. (2016). *Conta Satélite do Mar 2010-2013*. Instituto Nacional de Estatística.

Instituto Nacional de Estatística. (2016). *Satellite Account for the Sea - 2010-2013 Methodological Report*.

Ministério da Economia; Ministério da Educação e Ciência. (2014). *Estratégia Nacional de Investigação e Inovação para uma Especialização Inteligente 2014-2020*.

Presidência do Conselho de Ministros. (15 de Abril de 1993). Plano Mar Limpo. *Diário da República - I Série B*.

PwC. (2016). *PwC LEME: Circum-navegação: Uma visão integrada da economia do mar*. PwC.

República Portuguesa. (s.d.). *Geoportal do Mar*. Obtido de Snimar - Sistema Nacional de Informação do Mar: <http://geoportal.snimar.pt/>

União Europeia: Comissão Europeia. (2011). *Desenvolver uma estratégia marítima para a Região Atlântica (COM/2011/0782 final)*. Bruxelas: Comissão Europeia.

União Europeia: Comissão Europeia. (2012). *Comunicação da Comissão: Crescimento azul: oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável*. Bruxelas: Comissão Europeia.

União Europeia: Comissão Europeia. (2013). *Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica Para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo (COM/2013/0279 final)*. Bruxelas: Comissão Europeia.

Anexo 1. Fichas de Metadados³

| | |
|------------------------------------|---|
| Indicador XI.001 | Número de ações de segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar |
| Designação | Número (N.º) de Ações de Segurança |
| Periodicidade | Anual |
| Fonte | Anuário Estatístico da Autoridade Marítima Nacional |
| Primeiro período disponível | 2016 |
| Último período disponível | 2016 |
| Dimensões | Período de referência dos dados (anual) Classe de Navio Tipo de Ação de Segurança |
| Conceitos | AÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO: Qualquer operação conduzida no mar, nas áreas marítimas de responsabilidade de busca e salvamento marítimo nacional e águas interiores sob jurisdição marítima, que preste assistência à salvaguarda da vida humana no mar. PERÍODO DE REFERÊNCIA: Período de tempo a que a informação se refere e que pode ser um dia específico ou um intervalo de tempo (mês, ano fiscal, ano civil, entre outros). |
| Unidade de Medida (símbolo) | Número (N.º) |
| Potência de 10 | 0 |
| Observações | Inclui os dados da <i>Search and Rescue Region (SRR)</i> de Lisboa e da SRR de Santa Maria Segue as regras definidas pela Organização Marítima Internacional |
| Data da última atualização | 2016 |

| | |
|------------------------------------|---|
| Indicador XI.019 | Número (N.º) de vítimas mortais em acidentes marítimos |
| Designação | Número (N.º) de vítimas mortais em acidentes marítimos |
| Periodicidade | Anual |
| Fonte | Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica |
| Primeiro período disponível | ? |
| Último período disponível | 2016 |
| Dimensões | Período de referência dos dados (anual) Número (N.º) de Vítimas Mortais |
| Conceitos | ACIDENTES MARÍTIMOS: Qualquer casualidade ou incidente marítimos. Não inclui um ato deliberado ou omissão, com a intenção de causar dano ou comprometer a segurança do navio, indivíduo ou ao ambiente. Os dados do GAMA são i) referentes a notificações de ocorrências com embarcações/navios de registo nacional em qualquer local e ii) referentes a ocorrências com embarcações/navios de qualquer bandeira que ocorram em águas territoriais ou na ZEE Portuguesas. PERÍODO DE REFERÊNCIA: Período de tempo a que a informação se refere e que pode ser um dia específico ou um intervalo de tempo (mês, ano fiscal, ano civil, entre outros). |

³ Data da última atualização: 2016.

| | |
|------------------------------------|--|
| Unidade de Medida (símbolo) | Número (N.º) |
| Potência de 10 | 0 |
| Observações | De acordo com o Código de Investigação de Incidentes da Organização Marítima Internacional |
| Data da última atualização | |

| | |
|------------------------------------|---|
| Indicador XI.020 | Número (N.º) de feridos em acidentes marítimos |
| Designação | Número (N.º) de feridos em acidentes marítimos |
| Periodicidade | Anual |
| Fonte | Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica |
| Primeiro período disponível | ? |
| Último período disponível | 2016 |
| Dimensões | Período de referência dos dados (anual) Número de Feridos (N.º) |
| Conceitos | ACIDENTES MARÍTIMOS: Qualquer casualidade ou incidente marítimos. Não inclui um ato deliberado ou omissão, com a intenção de causar dano ou comprometer a segurança do navio, indivíduo ou ao ambiente. Os dados do GAMA são i) referentes a notificações de ocorrências com embarcações/navios de registo nacional em qualquer local e ii) referentes a ocorrências com embarcações/navios de qualquer bandeira que ocorram em águas territoriais ou na ZEE Portuguesas. PERÍODO DE REFERÊNCIA: Período de tempo a que a informação se refere e que pode ser um dia específico ou um intervalo de tempo (mês, ano fiscal, ano civil, entre outros). |
| Unidade de Medida (símbolo) | Número (N.º) |
| Potência de 10 | 0 |
| Observações | De acordo com o Código de Investigação de Incidentes da Organização Marítima Internacional |
| Data da última atualização | |

| | |
|------------------------------------|---|
| Indicador XI.021 | Número (N.º) de Embarcações navios perdidos |
| Designação | Número (N.º) de Embarcações navios perdidos |
| Periodicidade | Anual |
| Fonte | Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica |
| Primeiro período disponível | ? |
| Último período disponível | 2016 |
| Dimensões | Período de referência dos dados (anual) |
| Conceitos | PERÍODO DE REFERÊNCIA: Período de tempo a que a informação se refere e que pode ser um dia específico ou um intervalo de tempo (mês, ano fiscal, ano civil, entre outros). OCORRÊNCIAS: Os dados do GAMA são i) referentes a notificações de ocorrências com |

| | |
|------------------------------------|--|
| | embarcações/navios de registo nacional em qualquer local e ii) referentes a ocorrências com embarcações/navios de qualquer bandeira que ocorram em águas territoriais ou na ZEE Portuguesas. |
| Unidade de Medida (símbolo) | |
| Potência de 10 | |
| Observações | De acordo com o Código de Investigação de Incidentes da Organização Marítima Internacional |
| Data da última atualização | |

