
Salvaguarda da Vida Humana no Mar

Safety (saving lives at sea)

dezembro 2019

December 2019

Portugal



1. <i>Introdução</i> <i>Introduction</i>	pg. 5
<hr/>	
2. <i>Dados Estatísticos</i> <i>Statistical Data</i>	pg. 7
<hr/>	
3. <i>Resultados do Questionário</i> <i>Questionnaire Results</i>	pg. 19

Este documento pretende sintetizar e dar a conhecer as principais opiniões e conclusões da reunião e inquérito sobre “Salvaguarda da Vida Humana no Mar”. É um documento de natureza geral e meramente informativa, não se destinando a qualquer situação ou entidade em particular e não constitui uma opinião da PwC, não vincula qualquer dos seus participantes ou oradores, nem substitui aconselhamento profissional adequado ao caso concreto. A PwC não se responsabilizará por qualquer dano ou prejuízo emergente de decisão tomada com base na informação aqui descrita.

This document is intended to summarize and publicize the principal opinions and conclusions of the meeting and the questionnaire “Safety (saving lives at sea)”. It is a document of a general and merely informational nature; it is not intended for any particular situation or entity and does not constitute an opinion of PwC, it is not binding on any of its participants or speakers, nor should it substitute appropriate professional advice for specific situations. PwC is not responsible for any damage or loss resulting from any decision based on this information.

1

Introdução Introduction

A valorização dos recursos do mar depende da implementação de projetos que, de uma forma integrada, desenvolvam as diversas indústrias do mar, criem emprego, promovam o crescimento económico e protejam o meio ambiente.

Neste contexto, o desenvolvimento da economia do mar depende da formação e da capacitação de capital humano qualificado. Uma nação que verdadeiramente aposte no crescimento azul, tem que estar preparada para um aumento significativo de pessoas a interagirem diretamente com o mar.

Dentro do seu projeto de responsabilidade social dedicado ao desenvolvimento sustentável da economia do mar, LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar (edição nº6), a PwC efetuou um questionário, sobre salvaguarda da vida humana no mar, a 50 gestores e personalidades ligadas ao mar, abrangendo de uma forma transversal todos os subsectores da economia do mar em Portugal. O resultado deste questionário revelou que a perceção da maioria dos gestores e personalidades inquiridas é que existe uma razoável margem de progressão em matérias relacionadas com a salvaguarda da vida humana no mar. Ou seja, existe trabalho a fazer nesta matéria para que os padrões de salvaguarda da vida humana no mar estejam ao nível do que de melhor se faz, em todo o mundo, em cada uma das diferentes atividades marítimas.

Dada a importância fundamental deste tema para proteger vidas humanas no mar, tendo em conta as informações recolhidas, a PwC informou formalmente o Estado Português dos resultados deste trabalho.

Adicionalmente, decidi promover uma reunião na Casa do Infante, no Porto, sob o tema: “Salvaguarda da Vida Humana no Mar”, e decidi incluir, sempre que possível, nas suas comunicações relativas a este projeto de responsabilidade social de desenvolvimento da economia do mar, a seguinte mensagem de reforço de uma cultura de segurança da vida no mar: “Contribua para uma cultura de segurança! Em lazer ou em trabalho, cumpra com as regras de segurança de salvaguarda da vida humana no mar. Há mar e mar, há ir e voltar.”

The valorisation of the sea resources depends on the implementation of projects that, in an holistic way, develop the sea industries, create jobs, promote economic growth and respect the environment.

In this context, the development of the economy of the sea depends on the training of qualified human capital. A nation that gives priority to the blue growth, must be ready to an increasing number of people interacting directly with the sea.

In the social responsibility project about the development of the economy of the sea, HELM – PwC Economy of the Sea Barometer (edition nº6), PwC surveyed, about safety (saving lives at sea), 50 representatives from the sea, comprising all subsectors of the economy of the sea in Portugal. The results showed that those interviewed think that there is still room for progress in the area of safety at sea. This means that there is work to be done in order to put Portugal among the leaders in the world best practices in safety, in sea activity.

Given the fundamental importance of this issue to protect human lives at sea, taking into account the information collected, PwC formally informed the Portuguese State of the results of this work.

Additionally, decided to promote a meeting at the Casa do Infante, in Porto, under the theme: "Safety of Life at Sea", and decided to include, whenever possible, in its communications related with this social responsibility project for the development of the economy of the sea, the following message of reinforcement of a safety culture in the sea: "Contribute to a culture of safety at sea! In leisure or work, follow the safety rules for lives at sea. Go to sea and return safely."

Miguel Marques
Economy of the Sea Partner

Dados Estatísticos

Statistical Data

2

SAR (Marítimo) – Busca e Salvamento Marítimo

Este serviço, que funciona 24 horas por dia, sete dias por semana, é essencialmente materializado através dos Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo (Maritime Rescue Coordination Centre - MRCC) de Lisboa e Ponta Delgada, e pelo Sub-Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo do Funchal (MRSC, Maritime Rescue Sub-Centre), e no mar, por um quantitativo variável de Unidades Navais da Marinha, atribuídas quer em permanência, quer em reserva, e ao longo de toda a costa portuguesa, através das 31 Estações Salva-Vidas do Instituto de Socorros a Náufragos, debaixo da alçada dos Capitães dos Portos.

Nesta missão, que é a de salvar vidas humanas, a Marinha conta com o apoio de outros departamentos do Estado, que contribuem, de sobremaneira, para o sucesso destas ações, nomeadamente da Força Aérea Portuguesa, das Administrações Marítimas e Portuárias, do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), do Serviço Nacional de Bombeiros, das Associações e organizações ligadas ao sector das atividades marítimas, da Polícia de Segurança Pública, da Cruz Vermelha Portuguesa, da Direcção-Geral da Saúde, da Autoridade Nacional de Protecção Civil, da ANA - Aeroportos e Navegação Aérea, E. P., da Guarda Nacional Republicana e do Instituto Hidrográfico.

Factos

A área de responsabilidade nacional de busca e salvamento marítimo totaliza cerca de 6.000.000 Km², o que equivale a 63 vezes a área terrestre nacional;
 A taxa de sucesso anual do serviço nacional de busca e salvamento marítimo situa-se em média acima dos 90%, distinguindo-se como um valor de referência a nível mundial;
 A Marinha mantém em alerta permanente 24/7, no mar e em terra, meios humanos e materiais adequados para darem resposta eficaz a qualquer pedido de socorro no mar.

SAR (Maritime) – Maritime Search and Rescue

This service, which operates 24 hours a day, seven days a week, is essentially materialized through the Maritime Search and Rescue Coordination Centers (Maritime Rescue Coordination Centre - MRCC) of Lisbon and Ponta Delgada, and by the Maritime Search and Rescue Co-ordination Sub-Centre of Funchal (MRSC, Maritime Rescue Sub-Centre) and, at sea, by a variable number of Naval Units of the Navy, assigned either permanently or in reserve, and all along the Portuguese coast, through the 31 Life Saving Stations of the Sea Rescue Institute, under the supervision of the Captains of the Ports.

For this mission, which is to save human lives, the Navy has the support of other state departments, which contribute greatly to the success of these actions, in particular the Portuguese Air Force, the Maritime and Port Authorities, the National Institute of Medical Emergencies (INEM), the National Fire Service, the associations and organizations of the maritime activities sector, the Police (PSP), the Portuguese Red Cross, the Directorate General of Health, the National Civil Protection Authority, ANA - Aeroportos e Navegação Aérea, E. P (Airports and Air Navigation), the National Republican Guard (GNR) and the Hydrographic Institute.

Facts

The area under national responsibility for maritime search and rescue totals about 6,000,000 km², which is equivalent to 63 times the terrestrial national area;
 The annual success rate of the national maritime search and rescue service is, on average, above 90%, distinguishing itself as a benchmark worldwide;
 The Navy maintains in constant alert, 24/7, at sea and on land, human and material resources to give an effective response to any distress at sea.

2

Dados Estatísticos

Statistical Data

Salvamentos e vítimas mortais ou desaparecidos registadas pelas Ações SAR, pela Direção Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Instituto de Socorros a Náufragos (ISN)

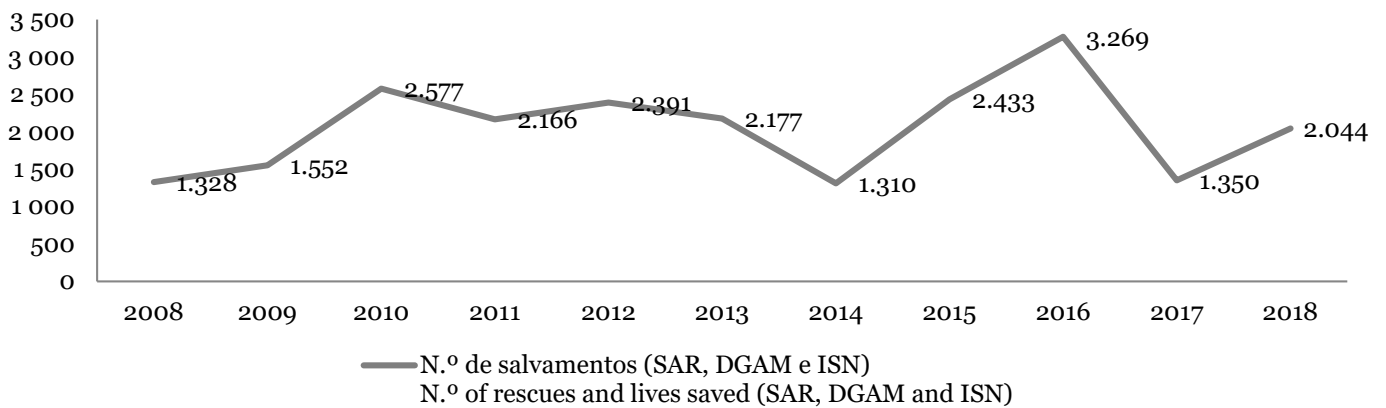
Rescues, lives saved and fatalities or missing people accounted by SAR Actions, by the General Direction of the Maritime Authority (DGAM) and by the Sea Rescue Institute (ISN)

Dados Data	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
N.º de salvamentos (SAR, DGAM e ISN)											
N.º of rescues and lives saved (SAR, DGAM and ISN)	1.328	1.552	2.577	2.166	2.391	2.177	1.310	2.433	3.269	1.350	2.044
N.º de vítimas mortais ou desaparecidos (SAR, DGAM e ISN)											
N.º of fatalities or missing people (SAR, DGAM and ISN)	130	153	145	115	82	117	87	47	109	105	108

Fonte: Dados da Marinha e da AMN
Source: Navy and AMN Data

N.º de salvamentos (SAR, DGAM e ISN)

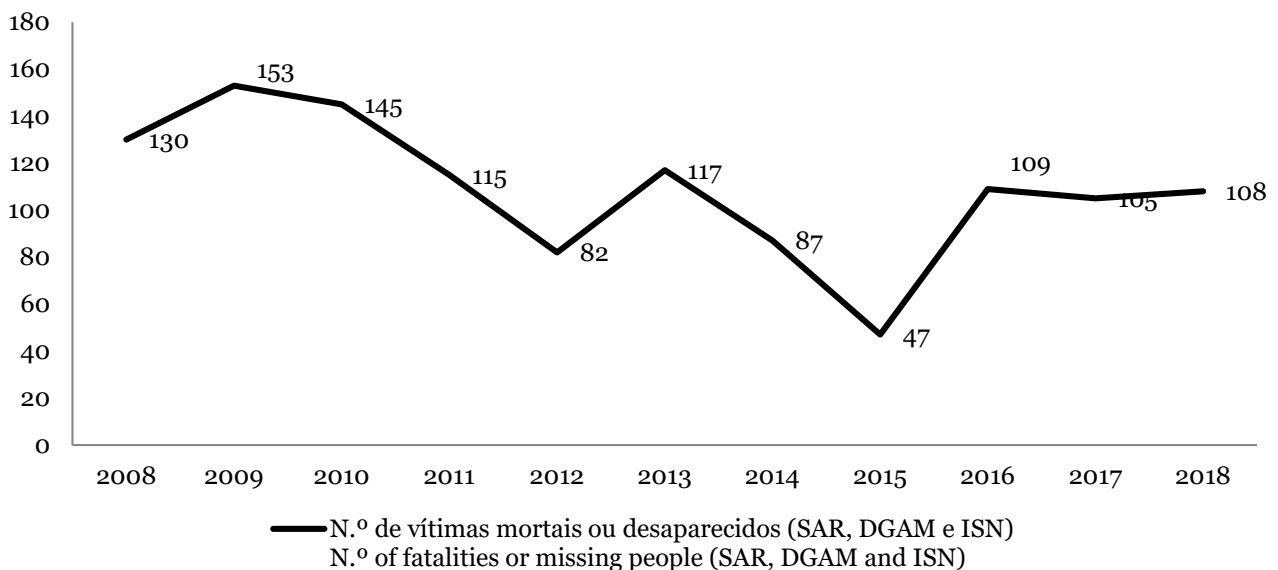
N.º of rescues and lives saved (SAR, DGAM and ISN)



Fonte: Dados da Marinha e da AMN
 Source: Navy and AMN Data

N.º de vítimas mortais ou desaparecidos (SAR, DGAM e ISN)

N.º of fatalities or missing people (SAR, DGAM and ISN)



Fonte: Dados da Marinha e da AMN
 Source: Navy and AMN Data

2

Dados Estatísticos

Statistical Data

Salvamentos registados pelas Ações SAR, pela Direção Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Instituto de Socorros a Náufragos (ISN)

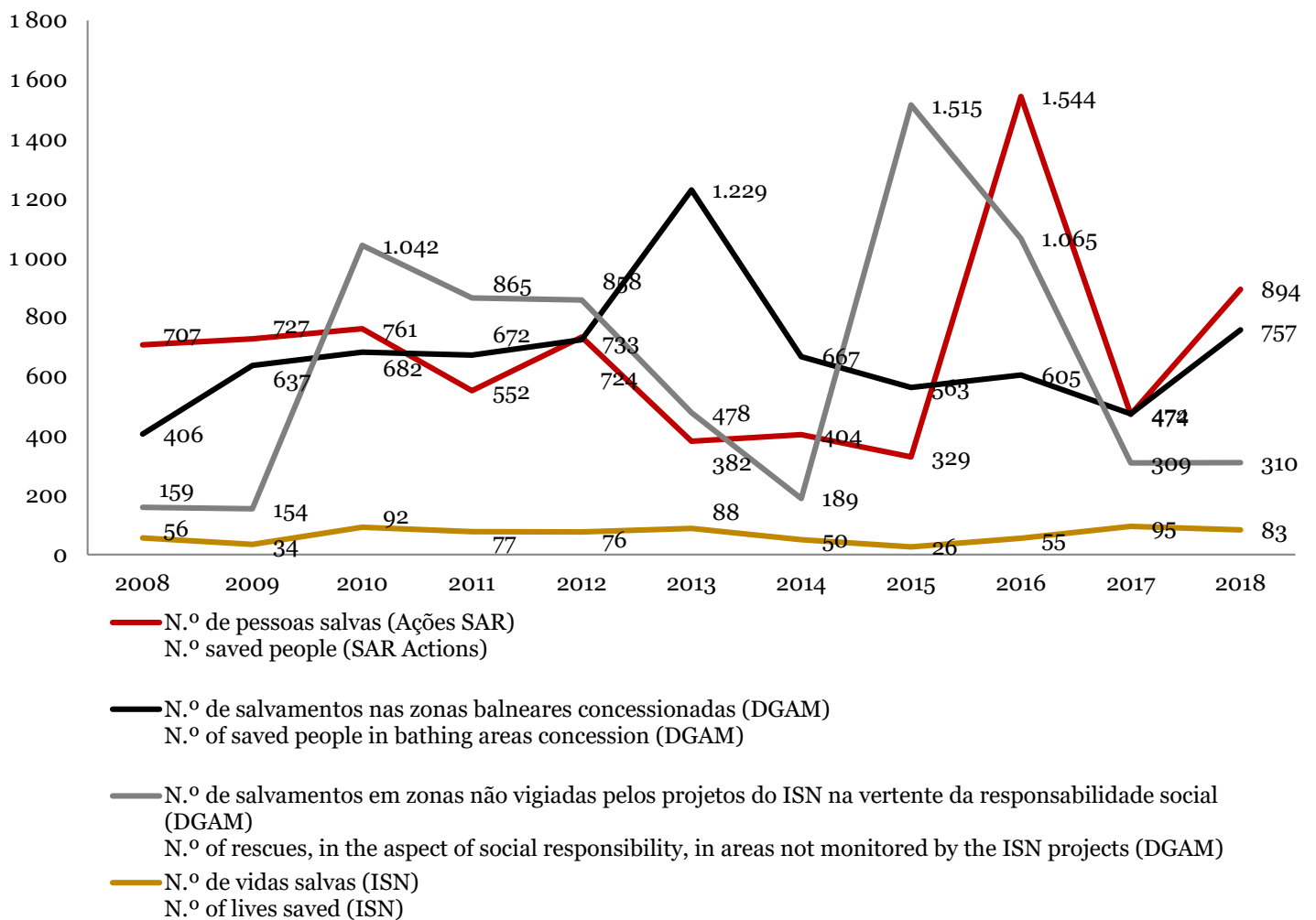
Lives Saved accounted by SAR Actions, by the General Direction of the Maritime Authority (DGAM) and by the Sea Rescue Institute (ISN)

Dados Data	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
N.º de pessoas salvas (Ações SAR)	707	727	761	552	733	382	404	329	1.544	472	894
N.º saved people (SAR Actions)											
N.º de salvamentos nas zonas balneares concessionadas (DGAM)	406	637	682	672	724	1.229	667	563	605	474	757
N.º of saved people in bathing areas concession (DGAM)											
N.º de salvamentos em zonas não vigiadas pelos projetos do ISN na vertente da responsabilidade social (DGAM)	159	154	1.042	865	858	478	189	1.515	1.065	309	310
N.º of rescues, in the aspect of social responsibility, in areas not monitored by the ISN projects (DGAM)											
N.º de vidas salvas (ISN)	56	34	92	77	76	88	50	26	55	95	83
N.º of lives saved (ISN)											
Total	1.328	1.552	2.577	2.166	2.391	2.177	1.310	2.433	3.269	1.350	2.044

Fonte: Dados da Marinha e da AMN
Source: Navy and AMN Data

Pessoas Salvas, Salvamentos e Vidas Saldas de Ações SAR, da Direção Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e do Instituto de Socorros a Náufragos (ISN)

Saved People, Rescues and Lives Saved from SAR Actions, from the General Direction of the Maritime Authority



Fonte: Dados da Marinha e da AMN
Source: Navy and AMN Data

2

Dados Estatísticos

Statistical Data

Vítimas mortais ou desaparecidos registadas pelas Ações SAR, pela Direção Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Instituto de Socorros a Náufragos (ISN)

Fatalities or missing people accounted by SAR Actions, by the General Direction of the Maritime Authority (DGAM) and by Sea Rescue Institute (ISN)

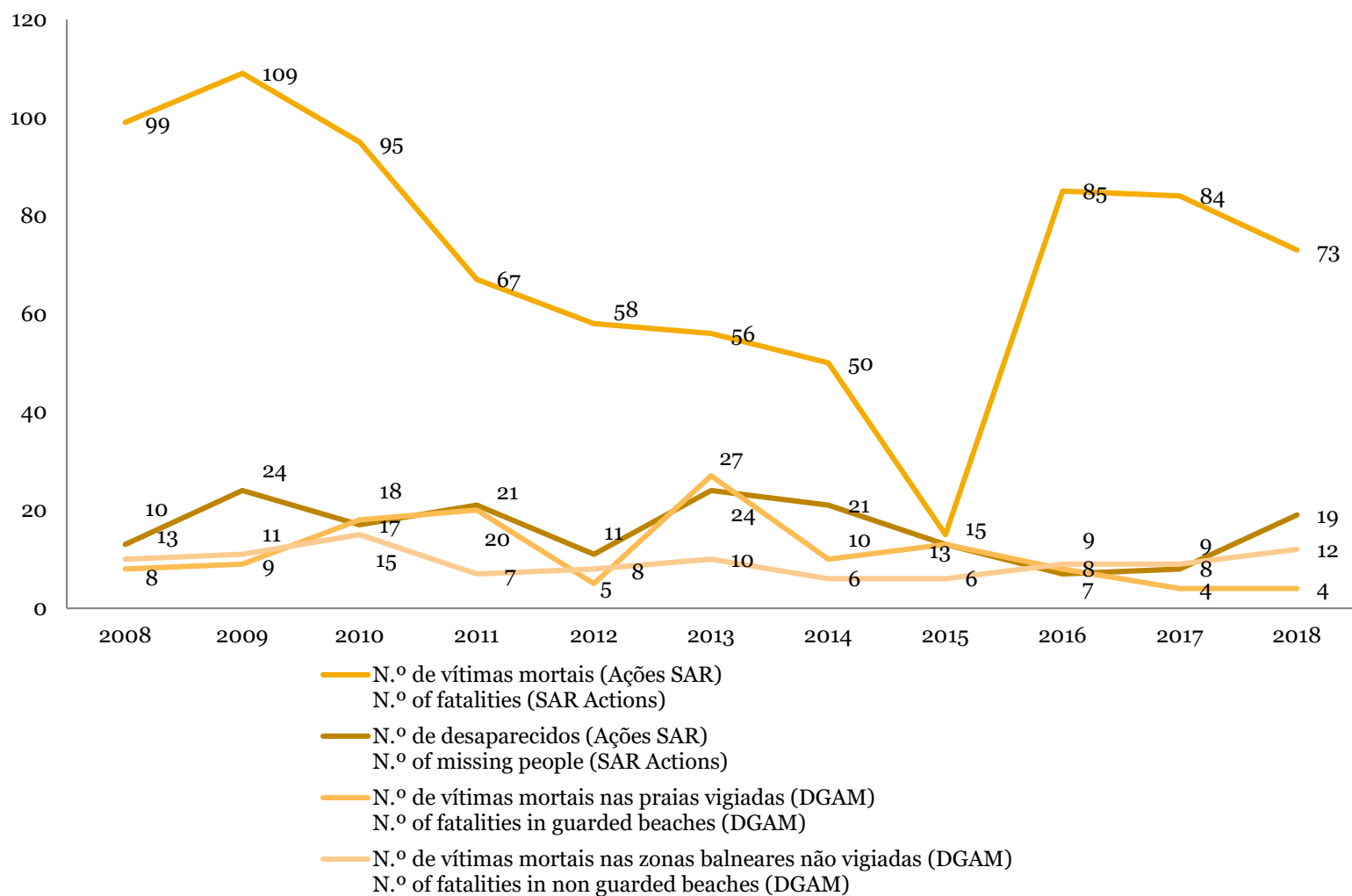
Dados Data	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
N.º de vítimas mortais (Ações SAR)	99	109	95	67	58	56	50	15	85	84	73
N.º of fatalities (SAR Actions)											
N.º de desaparecidos (Ações SAR)	13	24	17	21	11	24	21	13	7	8	19
N.º of missing people (SAR Actions)											
N.º de vítimas mortais nas praias vigiadas (DGAM)	8	9	18	20	5	27	10	13	8	4	4
N.º of fatalities in guarded beaches (DGAM)											
N.º de vítimas mortais nas zonas balneares não vigiadas da DGAM	10	11	15	7	8	10	6	6	9	9	12
N.º of fatalities in non guarded beaches (DGAM)											
Total	130	153	145	115	82	117	87	47	109	105	108

Fonte: Dados da Marinha e da AMN
Source: Navy and AMN Data

2

Dados Estatísticos Statistical Data

Vítimas mortais ou desaparecidos registadas pelas Ações SAR, pela Direção Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Instituto de Socorros a Náufragos (ISN) Fatalities or missing people accounted by SAR Actions, by the General Direction of the Maritime Authority (DGAM) and by Sea Rescue Institute (ISN)



Fonte: Dados da Marinha e da AMN
Source: Navy and AMN Data

2

Dados Estatísticos

Statistical Data

Ações SAR											
SAR Actions											
Dados Data	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
N.º ações	883	898	728	546	672	603	629	636	715	721	752
N.º of actions											
N.º de pessoas salvas	707	727	761	552	733	382	404	501	480	410	324
N.º saved people											
N.º de desaparecidos	13	24	17	21	58	24	21	13	5	8	6
N.º of missing people											
N.º de vítimas mortais	99	109	95	67	11	56	50	15	14	15	11
N.º of fatalities											

Fonte: Dados da Marinha
Source: Navy Data

2

Dados Estatísticos

Statistical Data

Empenhamento na vertente do salvamento aquático nos espaços balneares identificados e nas zonas balneares não vigiadas a nível nacional

Commitment in water rescue in the bathing areas and in bathing areas not monitored at national level

Dados	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Data											
N.º de nadadores salvadores no exercício da atividade N.º of lifeguards in the exercise of activity	3.900	3.900	3.950	3.950	4.000	4.100	4.100	4.100	4.100	5.017	5.585
N.º de salvamentos nas zonas balneares concessionadas N.º of saved people in bathing areas concession	406	637	682	672	724	1.229	667	563	605	459	322
N.º de salvamentos em zonas não vigiadas pelos projetos do ISN na vertente da responsabilidade social N.º of rescues, in the aspect of social responsibility, in areas not guarded by the ISN projects	159	154	1.042	865	858	478	189	1.515	1.065	100	115
N.º de ações de sensibilização desenvolvidas pelo ISN N.º of awareness actions developed by ISN	133	72	61	78	78	44	105	126	165	80	47
N.º de cursos ministrados pela Escola de Autoridade Marítima - Núcleo de Formação de Socorros a Náufragos N.º of courses offered by the Maritime Authority School - Aid Training Unit to Shipwrecked	103	104	98	108	126	94	93	72	18	18	33
N.º de nadadores-salvadores certificados para o exercício da atividade profissional N.º of certified lifeguards to pursue the professional activity	1.701	2.017	1.850	2.145	2.385	2.401	2.671	1.677	1.704	1.846	1.928
N.º de vítimas mortais nas praias vigiadas N.º of fatalities in guarded beaches	8	9	18	20	5	27	10	13	8	4	4
N.º de vítimas mortais nas zonas balneares não vigiadas N.º of fatalities in non guarded beaches	10	11	15	7	8	10	6	6	9	9	12

Fonte: Dados da AMN
Source: AMN Data

2

Dados Estatísticos

Statistical Data

Atividade das Estações Salva-vidas do Instituto de Socorros a Náufragos na vertente do salvamento marítimo

Lifeguards Stations Activity of the Sea Rescue Institute (ISN) in maritime rescue

Dados Data	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
N.º de saídas de socorro	256	197	174	205	172	140	363	313	346	408	273
N.º of emergency exits											
N.º de vidas salvas	56	34	92	77	76	88	50	26	55	26	75
N.º of lives saved											
N.º de vidas assistidas	1.275	1.929	1.839	598	268	269	394	1.756	435	284	396
N.º of assisted lives											
N.º de embarcações salvas	17	10	29	29	40	23	12	3	11	10	14
N.º of saved vessels											
N.º de embarcações assistidas	553	1.922	632	184	79	64	74	105	99	98	99
N.º of assisted vessels											

Fonte: Dados da AMN
Source: AMN Data

Questionário

Questionnaire

3

3

Resultados do Questionário Questionnaire Results

O seguinte questionário PwC foi efetuado em 2015 a 50 personalidades ligadas ao mar, abrangendo de uma forma transversal todos os subsetores da economia do mar em Portugal.

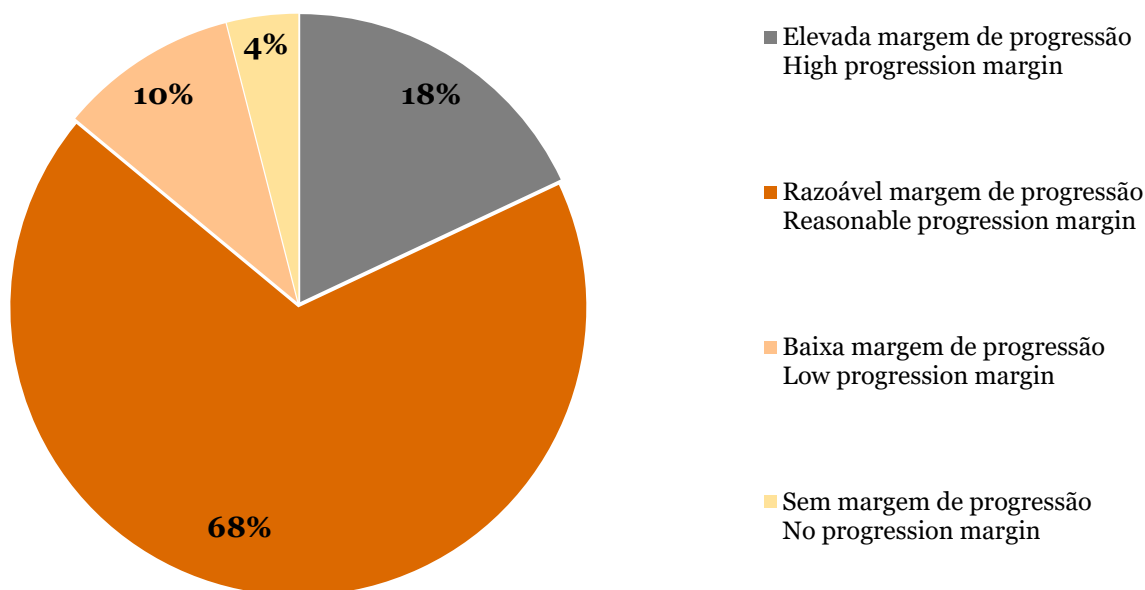
Por motivos de confidencialidade, os resultados do questionário são apresentados de forma agregada, sem incluir referências a pessoas ou entidades.

The following PwC questionnaire was carried out in 2015 among 50 representatives from the sea, comprising all subsectors of the economy of the sea in Portugal.

For reasons of confidentiality, the questionnaire results are presented in aggregate form, without references to people or specific entities.

Na sua opinião, como graduaria a margem de progressão que, em termos gerais, as atividades do mar em Portugal têm para atingir elevados padrões de segurança (internacionalmente recomendados) relativos à salvaguarda da vida humana no mar?

In your opinion, what is the progression margin which, in general terms, the sea activities in Portugal have in order to achieve high safety standards (internationally recommended) relating to safety of human life at sea?

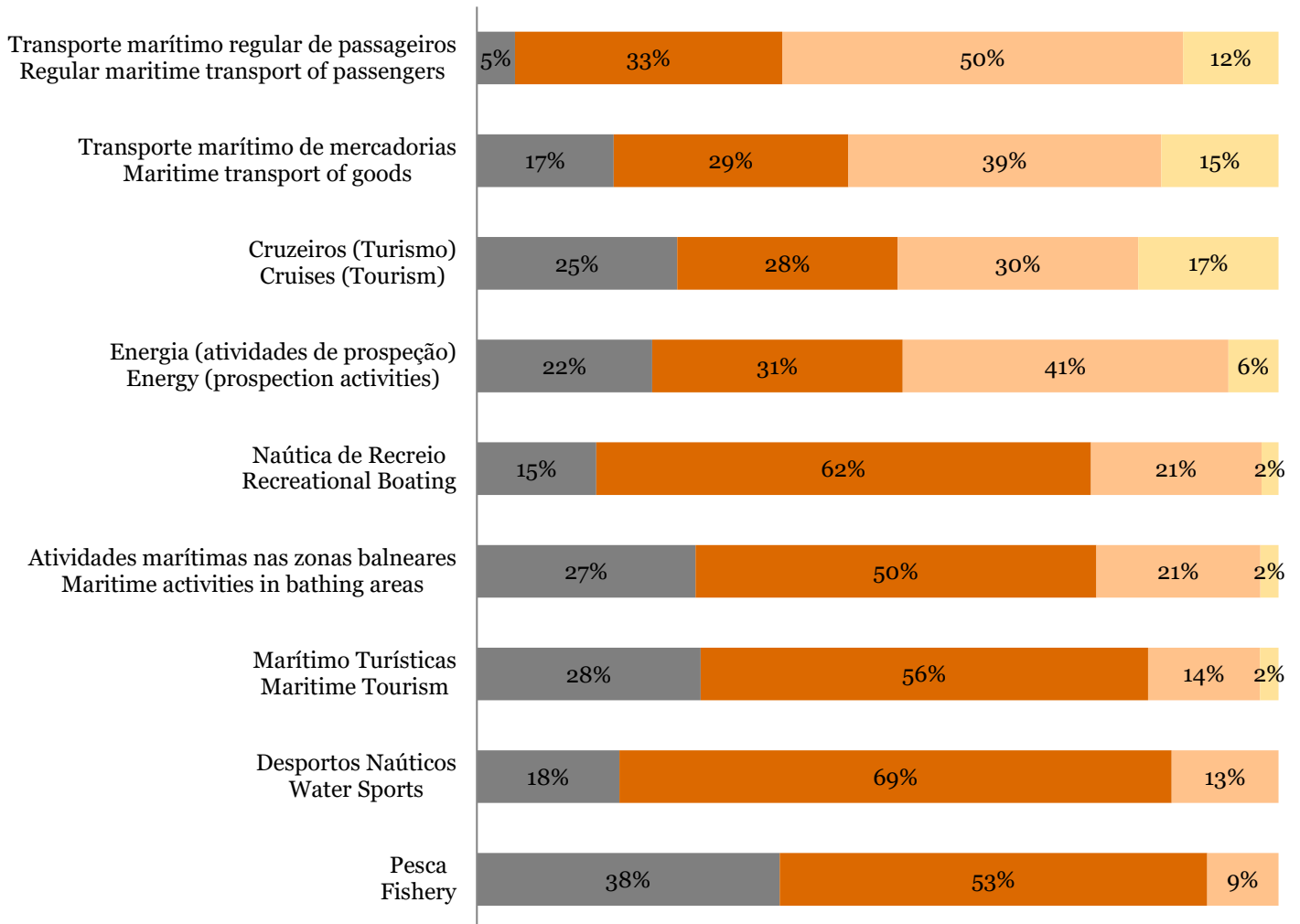


3

Resultados do Questionário Questionnaire Results

Na sua opinião, como graduaria a margem de progressão que, em termos gerais, as atividades do mar em Portugal têm para atingir elevados padrões de segurança (internacionalmente recomendados) relativos à salvaguarda da vida humana no mar?

In your opinion, what is the progression margin which, in general terms, the sea activities in Portugal have in order to achieve high safety standards (internationally recommended) relating to safety of human life at sea?



■ Elevada margem de progressão High progression margin ■ Razoável margem de progressão Reasonable progression margin ■ Baixa margem de progressão Low progression margin ■ Sem margem de progressão No progression margin

3

Resultados do Questionário Questionnaire Results

Quando se solicitou, aos gestores de topo inquiridos, sugestões no sentido do reforço da segurança, em Portugal, em termos de salvaguarda da vida humana no mar, das pessoas que interagem com o mar, de uma forma geral foram indicadas as seguintes ideias:

- Para além das ações concretas de âmbito imediato, urge a adoção de uma política de segurança concertada, que eleja prioridades, determine a articulação entre as diversas entidades já com competências na matéria e seja eficaz na fiscalização das medidas de segurança que estão já em vigor;
- Apostar na prevenção e no reforço de uma cultura de segurança através de campanhas de comunicação/ sensibilização e de formação. Torna-se necessária uma grande campanha pública de sensibilização, tal como existiu em épocas balneares passadas. Campanha conhecida como “há mar e mar há ir e voltar”, aumentando o seu âmbito, não só para as zonas balneares, mas para todas as atividades no mar, ao longo de todo o ano;
- Integração nos programas escolares de formações técnicas de salvamento em meio aquático, de natação e de regras de segurança no mar;
- Melhorar e aumentar a formação em segurança no mar de todas as pessoas que trabalham ou possam vir a trabalhar no mar. Principalmente aumentar a formação prática e os treinos em ambiente marítimo, incluindo treinar a destreza no mar. Tornar a formação prática mais regular ao longo da vida profissional;
- Reanálise do Regulamento da Náutica de Recreio permitindo que os cursos da RYA sejam reconhecidos em pé de igualdade com as cartas de navegação nacionais. Os cursos da RYA têm um sentido eminentemente prático, sendo a formação feita no Mar, tendo reconhecimento internacional, ao contrário do que acontece com as cartas de formação náutica portuguesas. Em Portugal, a formação náutica é feita principalmente em sala de aula. Há muitos casos em que Patrões de Alto Mar quase nunca saíram para o mar durante os respetivos cursos, pondo em causa a segurança de todos a bordo. Tornar mais prática a formação ministrada em Portugal;

When the top managers surveyed were asked for suggestions to strengthen safety, in Portugal, for those who interact with the sea, in particular saving lives at sea, the following general ideas were put forward:

- Aside from specific actions of immediate scope, the adoption of an agreed safety policy is necessary that defines priorities, determines the articulation between the various entities with responsibilities in this area and is effective at monitoring the safety measures that are already in place;
- To place emphasis on prevention and the strengthening of a culture of safety through communication/ awareness campaigns and training. A large public awareness campaign is necessary, such as one of those which there have been during holiday periods over the summer. There needs to be a well-known campaign like “Go to sea and return safely”, increasing its scope beyond the major beaches to all activities based around the sea and along the whole year;
- Integration of technical training in rescue at sea, swimming and rules on safety at sea in school programmes;
- Improve and increase the training on safety at sea for all those who work, or may one day work, at sea. In particular, increase the practical training and rehearsals in the marine environment, including training for distress at sea. Practical training needs to become more regular and all along professional lives;
- Renewed analysis of the Recreational Boating Regulation, allowing that the courses of the RYA be recognized as equal to equivalent national boating licenses. The RYA courses have a very practical component, specifically designed for the sea, with international recognition, which is not the case with certain Portuguese training licenses. In Portugal, nautical training is principally carried out in the classroom. There have been numerous cases in which Offshore Skippers have almost never been at sea during the respective courses, thereby putting at risk the safety of all those aboard. Training in Portugal must become more practical;

3

Resultados do Questionário Questionnaire Results

- Existem diferenças significativas de setor para setor na atitude das pessoas para com a segurança. A comunicação e formação devem ser mais intensas nos setores com menor cultura de segurança;
- Criar grupos de trabalho, que se debrucem sobre aspetos práticos da segurança no mar, entre as autoridades e as comunidades marítimas mais numerosas;
- Acompanhar de forma assertiva, pedagógica e colaborativa as atividades marítimas que envolvem um número significativo de pessoas, nomeadamente a pesca costeira, as marítimas turísticas e os desportos náuticos, no mar e nas águas interiores;
- Monitorar a idade média dos profissionais que andam no mar. Setores em que a idade média seja muito elevada, dada a menor resistência física e por vezes maior resistência à mudança, podem ser setores de maior risco;
- Aumento da profissionalização das pessoas relacionadas com as atividades ligadas ao Mar;
- Existe a perceção de que as entidades responsáveis pela salvaguarda da vida humana no mar estão menos alinhadas nos cenários dos rios, estuários e lagos, do que no alto mar;
- Melhorar a coordenação entre as instituições ligadas à salvaguarda da vida humana no mar;
- Reforço de ações inspetivas que visem garantir que a lei e as regras de segurança estão a ser cumpridas, nomeadamente no que respeita à utilização dos equipamentos navais de acordo com as especificações técnicas definidas para os mesmos;
- Aumentar o nível de inspeções no mar (na água). Inspeccionar no mar é mais importante do que em terra;
- Reforço de meios de busca e salvamentos, incluindo mais efetivos humanos. Assim como melhorar a coordenação entre meios;
- Introdução de novos materiais e tecnologias que aumentem a segurança;
- Uso intensivo das novas tecnologias nas ações de prevenção e de análise de risco de segurança;
- Fomentar e inspecionar o cumprimento da lei quanto ao uso do colete salva-vidas;
- Necessidade de desenvolver meios de salvamento específicos, como por exemplo soluções de vestuário que permitam agilidade a bordo e simultaneamente garantam flutuabilidade e isolamento térmico em caso de queda à água/ naufrágio;
- There are significant differences from sector to sector in the attitude of people towards safety. The communication and training should be more intensive in those sectors which have a lower safety culture;
- Create working groups to examine the practical aspects of safety at sea, between the authorities and the various maritime communities;
- To engage actively, with a view to educate and collaborate, maritime activities that include a significant number of people, including those involved in coastal fishing, maritime tourism and nautical sports, both at sea and inland waters;
- Monitor the average age of the professionals working at sea. Sectors in which the average age is particularly high may be of higher risk owing to lower physical strength and their resistance to change;
- Increase the professionalization of people involved in activities related with the sea;
- The perception exists that entities responsible for the safety of lives are less aligned in scenarios of rivers, estuaries and lakes than are in the high sea;
- Better coordination between the institutions involved with the safety of lives at sea;
- Strengthening of inspections which aim to ensure that the law and rules concerning safety are respected, including those for the use of naval equipment in accordance with the technical specifications defined for them;
- Increase of the level of inspections at sea. Inspections at sea are of greater importance than those on shore;
- Strengthening of the resources for rescue, including more effective human resources, as well as better coordination between available resources;
- Introduction of new materials and technologies that improve safety;
- Intensive use of new technologies in preventive actions and the risk analysis of safety;
- Promote and inspect the obedience of the law in respect of the use of life-jackets;
- The need to develop specific safety resources, such as clothing solutions that allow movement on board and yet ensure buoyancy and thermal insulation in the event of man overboard/sinking;

3

Resultados do Questionário Questionnaire Results

- Operacionalizar melhor a implementação das normas das convenções internacionais sobre salvaguarda da vida humana no mar, tendo sempre em consideração que estas normas apenas definem requisitos mínimos;
 - Monitorar regularmente a idade, a qualidade e a operabilidade das embarcações que operam no mar;
 - Simplificar as leis e regulamentos e torná-las mais exigentes em termos de formação prática e treino em ambiente marítimo;
 - Aumentar as parcerias nacionais e internacionais de forma a maximizar as condições de segurança no mar;
 - Garantir o cumprimento das recomendações relacionadas com riscos que vêm por questões meteorológicas. Por exemplo, não navegar quando estão condições climáticas muito adversas;
 - Publicar mais informação sobre especificidades de cada zona balnear que possam vir a provocar mais acidentes;
 - A maior parte das zonas balneares carece de regras que definam a utilização destes espaços pelos diferentes intervenientes, nomeadamente os banhistas, os praticantes de desportos náuticos não motorizados e motorizados;
 - Deveriam ser identificados os pontos da costa com maior índice de acidentes e ser colocado próximo desses locais apoios salva vidas que estivessem sempre operacionais;
 - Deveriam existir meios em permanente estado de prontidão, numa parceria estado, academia, empresas e sociedade civil, para acudir em caso de emergência;
 - Fazer uma análise constante dos acidentes passados para tirar lições para o futuro. Ter sempre uma perspectiva de melhoria contínua para que erros do passado não se voltem a repetir;
 - Com base no conhecimento do passado fazer sempre análises de risco e de probabilidades, de forma a adaptar todos os dispositivos de busca e salvamento às alterações de risco que se verifiquem;
 - Manutenção correta das embarcações (dando cumprimento da legislação vigente);
 - Regulamentação adequada para o exercício da atividade marítima;
 - Reforçar os meios e as competências legais da Armada e da Autoridade Marítima, dada a elevada dimensão da área de busca e salvamento de responsabilidade portuguesa.
- Better operation and implementation of international standards and conventions on safety of lives at sea, always taking into consideration that these standards only define minimum requirements;
 - Regularly monitor the age, quality and seaworthiness of boats operating at sea;
 - Make the laws and regulations on practical training and safety rehearsals at sea both simpler and more demanding;
 - Increase national and international partnerships in order to maximize the conditions for safety at sea;
 - Ensure the fulfilment of the recommendations related with the risks arising from meteorological conditions. For example, not going to sea when there are adverse weather conditions;
 - Publish more information on specific situations that may lead to accidents for every tourist beach;
 - Most tourist beaches need rules that define the use of these spaces by different users, including bathers and those who practice nautical sports, with or without a motor;
 - Places on the coast where there are a higher incidence of accidents need to be identified and local rescue points that are constantly operational need to be set up near by;
 - There must be resources that are on permanent stand-by, in partnership with the state, academia, businesses and civil society, to ready to act in case of emergency;
 - On-going analysis made of accidents that happen in order to learn for the future. There must be a perspective continuous improvement to ensure that errors of the past are not repeated;
 - Based in our knowledge of the past, carry out analysis of risks and probabilities in order to adapt all the resources for search and rescue to any identified alterations of risks;
 - Proper maintenance of vessels (in compliance with applicable legislation);
 - Appropriate regulation for the exercise of maritime activities;
 - Strengthen the resources and legal authority of the Navy and Maritime Authority, given the considerable extent of the area for search and rescue under Portuguese responsibility.



A preservação ambiental valoriza o mar!

Environmental preservation gives value to the sea!



Contribua para uma cultura de segurança no mar!
Em lazer ou em trabalho, cumpra com as regras de
salvagem da vida humana no mar.
Há mar e mar, há ir e voltar.

Contribute to a culture of safety at sea!
In leisure or work, follow the safety rules for
lives at sea.
Go to sea and return safely.

Contactos

Contacts

Miguel Marques

Economy of the Sea Partner
miguel.marques@pt.pwc.com

Lisboa

Lisbon

Palácio Sottomayor
Rua Sousa Martins, 1 – 2º
1069 – 316 Lisboa
Tel.: 213 599 000
Fax: 213 599 999

Porto

Oporto

O'Porto Bessa Leite Complex
Rua António Bessa Leite, 1430 – 5º
4150 – 074 Porto
Tel.: 225 433 000
Fax: 225 433 499

Praia

Praia

Edifício BAI Center, Piso 2 Direito
Avenida Cidade de Lisboa
C.P. 303 Cidade da Praia
República de Cabo Verde
Tel: (+238) 261 5934
Fax: (+238) 261 6028

Luanda

Luanda

Edifício Presidente
Largo 17 de Setembro n.º 3
1º andar – Sala 137
Luanda – República de Angola
Tel: (+244) 227 286 109
(+244) 227 286 111
Fax: (+244) 222 311 213



© PwC 2019. Todos os direitos reservados.

PwC refere-se à PwC Portugal, constituída por várias entidades legais, ou à rede PwC. Cada firma membro é uma entidade legal autónoma e independente. Para mais informações consulte www.pwc.com/structure.

© 2019 PwC. All rights reserved.

In this document, PwC refers to the network of member firms of PricewaterhouseCoopers International Limited, each member firm of which is a legal entity.