

Diretor da Unidade de Compras da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa;

Diretor da Unidade de Logística e Transportes da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa;

Subdiretor da Direção de Aprovisionamentos da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa;

Diretor Adjunto da Direção de *Procurement* da Rede Ferroviária Nacional;

Gestor de Compras da Optimus — Telecomunicações S. A.;

Gestor de Compras e Responsável pelo Armazém de Não Produção e Serviço de Compras urgentes da Vis-teon — Ford Eletrónica Portuguesa.

Ana Paula Ventura Eusébio

Educação e Formação

Licenciatura Enfermagem;

Curso de Especialização em Enfermagem de Reabilitação;

Curso de Estudos Superiores Especializados em Administração dos Serviços de Enfermagem;

Mestrado em Comunicação em Saúde;

Doutoranda em Gestão dos Serviços de Saúde.

Experiência profissional

Enfermeira Diretora do Centro de Medicina de Reabilitação do Alcoitão;

Enfermeira Diretora da Unidade de Saúde Maria José Nogueira Pinto;

Enfermeira Adjunta da Enfermeira Diretora do Centro de Medicina de Reabilitação do Alcoitão;

Enfermeira Chefe de várias unidades de internamento do Centro de Medicina de Reabilitação do Alcoitão e na Obra Social do Pousal;

Enfermeira Responsável da Formação em Enfermagem do Centro de Medicina de Reabilitação do Alcoitão;

Membro de vários grupos de trabalho na área dos Sistemas de Informação;

Professora de Gestão em Enfermagem em diversos Cursos de especialização e consultora do Instituto de Higiene e Medicina Tropical;

Membro do Conselho Científico Multidisciplinar da Sociedade Portuguesa de Geriatria e Gerontologia;

Membro de vários Grupos de Trabalho de iniciativa da Ordem dos Enfermeiros;

Membro de vários Grupos de Trabalho de iniciativa da Associações Profissionais;

Membro de Júri de Concursos da Carreira de Enfermagem;

Autora e coautora de artigos na área de Enfermagem/Enfermagem de Reabilitação;

Formadora na FENACERCI.

PLANEAMENTO E DAS INFRAESTRUTURAS

Decreto-Lei n.º 36/2017

de 28 de março

O Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários, cuja orgânica foi aprovada pelo Decreto-Lei

n.º 70/2012, de 21 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 151/2014, de 13 de outubro, tem por missão investigar os acidentes, incidentes e ocorrências relacionadas com a segurança dos transportes ferroviários, visando a identificação das respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança que visem reduzir a sinistralidade ferroviária e assegurar a participação em comissões, organismos ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves tem como missão, nos termos do Decreto-Lei n.º 80/2012, de 27 de março, investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis, participar nos programas e políticas de prevenção de acidentes e incidentes, promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica, elaborar e divulgar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes e assegurar a participação em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

Em países europeus, como a Áustria, a Bulgária, a Croácia, o Luxemburgo, a Noruega e a Suécia, os organismos responsáveis pela prevenção e investigação de incidentes e acidentes, têm atribuições concentradas na área da aeronáutica e na área ferroviária, contribuindo, assim, para uma visão integrada na área da investigação de incidentes e acidentes nestes modos de transportes, potenciando o aproveitamento de sinergias e a partilha de competências.

Mantém-se assim, por um lado, a obrigação do Estado Português constante do Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010 na medida em que se garante que as investigações de segurança são realizadas por uma autoridade nacional permanente e independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão.

Além de que o disposto no presente decreto-lei se encontra, desde logo, em linha com o regime consagrado na Diretiva (UE) n.º 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, no que respeita às exigências sobre a independência funcional dos organismos nacionais de investigação na área ferroviária e às regras sobre o procedimento de inquérito.

Neste contexto, opta-se agora por adotar o modelo seguido naqueles países, reforçando-se não só os níveis de eficácia, celeridade e qualidade que este tipo de investigação exige. A que acresce que esta solução permite uma vantagem técnica que se traduz na partilha de conhecimentos transversais nas áreas de investigação e de experiências. Além disso, possibilita uma racionalização efetiva na utilização de meios públicos derivada da otimização de recursos comuns.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede:

a) À criação do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários, abreviadamente designado por GPIAAF;

b) À extinção, sendo objeto de fusão, do Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários e

do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves, transitando as suas atribuições para o GPIAAF.

Artigo 2.º

Natureza

1 — O GPIAAF é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa no âmbito de competências do membro do Governo responsável pela área dos transportes.

2 — No exercício das suas atribuições, o GPIAAF funciona de modo independente das autoridades responsáveis pela segurança e de qualquer entidade reguladora da aviação civil e do transporte ferroviário, sendo independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão de qualquer gestor de infraestrutura, empresa de aviação civil, empresa ferroviária, organismo de tarifação, entidade responsável pela repartição da capacidade, organismo notificado ou de qualquer parte cujos interesses possam colidir com as tarefas que lhe são confiadas nos termos definidos na Diretiva (UE) n.º 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2016, relativa a medidas destinadas a garantir elevado nível comum de segurança de redes e da informação em toda a União e no Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010.

Artigo 3.º

Missão e atribuições

1 — O GPIAAF tem por missão investigar os acidentes e incidentes relacionados com a segurança das aeronaves civis e dos transportes ferroviários com o objetivo de contribuir para a prevenção de futuros acidentes e incidentes, visando a identificação das respetivas causas.

2 — O GPIAAF prossegue as seguintes atribuições:

a) Exercer as funções de autoridade responsável pelas investigações de segurança na aviação civil previstas no Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010 e no artigo 26.º da Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

b) Exercer as funções do organismo nacional de investigação de acidentes e incidentes previsto na Diretiva (UE) n.º 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016;

c) Investigar os acidentes e incidentes ferroviários e os ocorridos com aeronaves civis, de modo a determinar as suas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios e formular recomendações que evitem a sua repetição;

d) Assegurar a participação em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras;

e) Promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a ocorrência de acidentes e incidentes na aviação civil e no transporte ferroviário;

f) Elaborar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes relacionados com a segurança das aeronaves civis, em conformidade com o artigo 25.º da Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944 e promover a sua divulgação;

g) Elaborar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes relacionados com os transportes ferroviários,

em conformidade com o artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, e promover a sua divulgação;

h) Participar nas atividades desenvolvidas a nível de organizações internacionais no domínio da investigação e prevenção de acidentes na aviação civil e nos transportes ferroviários;

i) Fazer propostas para adequar a legislação às necessidades nacionais e aos compromissos assumidos internacionalmente nas matérias respeitantes às suas atribuições;

j) Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e no transporte ferroviário;

k) Analisar as ocorrências registadas nos relatórios diários de circulação das entidades gestoras das infraestruturas ferroviárias e tomar decisão de investigar ocorrências de acordo com a gravidade das mesmas;

l) Acompanhar o cumprimento e aplicação prática das recomendações emitidas;

m) Colaborar com os organismos de segurança dos gestores das infraestruturas, dos operadores, dos serviços de tráfego aéreo e com as associações profissionais nacionais, em matérias de prevenção na medida em que tal não comprometa a independência da sua atividade de investigação;

n) Colaborar com entidades homólogas de outros países na investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e no transporte ferroviário;

o) Preparar, organizar e divulgar estatísticas de acidentologia na aviação civil;

p) Desenvolver competências científicas no âmbito da investigação de acidentes.

Artigo 4.º

Diretor

1 — O GPIAAF é dirigido por um diretor, cargo de direção superior de 1.º grau.

2 — Sem prejuízo das competências que lhe forem conferidas por lei ou nele delegadas ou subdelegadas, compete ao diretor:

a) Assegurar a prossecução dos objetivos e o bom funcionamento do GPIAAF;

b) Representar o GPIAAF;

c) Aprovar os relatórios anuais previstos no Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010 e na Diretiva (UE) n.º 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016;

d) Designar os chefes de equipa multidisciplinares.

3 — O diretor do GPIAAF pode delegar a competência prevista na alínea *b)* do número anterior nos chefes de equipas multidisciplinares.

Artigo 5.º

Organização interna

1 — O GPIAAF dispõe de um modelo estrutural misto, sendo as funções de investigação dos acidentes e incidentes relacionados com a segurança das aeronaves civis e de investigação dos acidentes e incidentes dos transportes ferroviários, exercidas através de uma estrutura matricial.

2 — O diretor do GPIAAF deve constituir duas equipas multidisciplinares correspondentes a cada centro de com-

petências, devendo as mesmas ser coordenadas por um responsável pela área da investigação de acidentes com aeronaves e outro responsável pela área da investigação de acidentes ferroviários, respetivamente com experiência e competência técnica nos domínios respetivos.

3 — Compete ao chefe de equipa multidisciplinar de investigação dos acidentes e incidentes relacionados com a segurança das aeronaves civis assegurar a elaboração dos relatórios de investigação e segurança, de acordo com os princípios estabelecidos na Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e na lei nacional e comunitária.

4 — Compete ao chefe de equipa multidisciplinar de investigação dos acidentes e incidentes dos transportes ferroviários assegurar a elaboração dos relatórios de investigação e segurança de acordo com os princípios estabelecidos na Diretiva (UE) n.º 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, e no Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro.

5 — Os chefes de equipa multidisciplinares são designados de entre os investigadores do GPIAAF, com o estatuto remuneratório correspondente a cargo de direção intermédia de 1.º grau.

6 — O diretor do GPIAAF pode assumir a chefia de uma das áreas, desde que cumpra os requisitos necessários para o efeito, não correspondendo a essa situação qualquer acréscimo de remuneração.

7 — Na falta de disposição específica, no que respeita à área de investigação de acidentes e prevenção na aviação civil observam-se as normas constantes do Regulamento UE n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, em matéria de organização e tomada de decisão.

Artigo 6.º

Apoio logístico e administrativo

O apoio logístico e administrativo ao funcionamento do GPIAAF é prestado pela Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros.

Artigo 7.º

Receitas

1 — O GPIAAF dispõe das receitas provenientes de dotações que lhe forem atribuídas no Orçamento do Estado.

2 — O GPIAAF dispõe ainda das seguintes receitas próprias:

- a) As quantias cobradas pela prestação de serviços no âmbito das suas atribuições;
- b) As quantias cobradas pela promoção de ações de formação;
- c) O produto de venda de publicações e de trabalhos editados pelo GPIAAF;
- d) Os subsídios, subvenções e participações de entidades públicas e privadas;
- e) Quaisquer outras receitas que por lei, por contrato ou por outro título, lhe sejam atribuídas.

3 — As importâncias a que se refere o número anterior constituem receita própria do GPIAAF, a incluir no Orçamento do Estado, consignada a dotações de despesas com compensação em receita.

4 — As receitas próprias não aplicadas em cada ano transitam para o ano seguinte e constituem uma dotação

destinada a financiar as despesas com eventuais acidentes ou incidentes que venham a ocorrer no exercício do ano económico seguinte, nos termos do decreto-lei de execução orçamental.

Artigo 8.º

Despesas

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

Artigo 9.º

Investigadores

1 — Aos investigadores do GPIAAF compete investigar os acidentes e incidentes com aeronaves e transporte ferroviário, colaborar nas investigações para que sejam designados e executar todas as tarefas técnicas que lhes sejam afetas, em prossecução dos objetivos e de acordo com as atribuições do GPIAAF.

2 — Os investigadores do GPIAAF são providos por despacho do diretor, em regime de comissão de serviço, pelo período de três anos, renovável por iguais períodos, de entre profissionais de reconhecido mérito e comprovada experiência nas matérias atinentes à investigação de acidentes com aeronaves ou à investigação de acidentes ferroviários, sendo remunerados pelo nível 47 da tabela remuneratória única.

3 — O exercício de funções no GPIAAF é contado, para todos os efeitos legais, como prestado nos lugares de origem.

4 — A dotação de investigadores é aprovada por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas.

Artigo 10.º

Designação de investigadores

1 — Para a investigação de acidentes e incidentes abrangidos pelo presente decreto-lei, o chefe de equipa multidisciplinar da respetiva área de investigação designa um investigador responsável pela investigação técnica.

2 — O chefe de equipa multidisciplinar da respetiva área de investigação, pode, se tal se tornar necessário, e sob proposta dos investigadores responsáveis, designar outros investigadores, constituindo uma comissão de investigação, orientada pelo investigador responsável pela investigação técnica.

3 — No exercício das suas funções, o investigador responsável pode estabelecer os contactos que se tornem necessários com qualquer autoridade e seus agentes, assim como trocar informações e receber a colaboração de organismos e entidades públicas ou privadas, seja qual for a sua nacionalidade.

4 — Em caso de impedimento do investigador responsável designado, ou em casos excecionais em que a eficácia do inquérito o justifique, pode o chefe de equipa multidisciplinar da respetiva área de investigação designar outro investigador responsável, em sua substituição.

Artigo 11.º

Colaboração de outras entidades

1 — O GPIAAF pode requerer a colaboração de especialistas em áreas específicas pertencentes a outros órgãos

da Administração Pública, empresas públicas ou privadas, Forças e Serviços de Segurança e Forças Armadas, para exercerem funções de investigador técnico, integrando ou assessorando a comissão de investigação nomeada, nos termos da legislação em vigor, conquanto tal não comprometa a independência da investigação.

2 — No caso de pertencerem ao setor público, os especialistas são disponibilizados pelos organismos a que pertencem, os quais suportam os encargos com a respetiva remuneração, cabendo ao GPIAAF os encargos com as deslocações, ajudas de custo e outras, decorrentes da investigação.

3 — Se for necessário, e desde que tal não comprometa a independência da investigação, o GPIAAF pode solicitar a assistência dos organismos responsáveis pela investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e no transporte ferroviário de outros Estados membros ou da Agência Ferroviária da União Europeia, estabelecida através do Regulamento (UE) n.º 2016/796, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, para lhe fornecerem apoio pericial ou para efetuarem inspeções, análises ou avaliações técnicas.

Artigo 12.º

Mapa de cargos de direção

O cargo de direção superior de 1.º grau do GPIAAF consta do mapa anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 13.º

Crítérios de seleção de pessoal

É fixado como critério geral e abstrato de seleção do pessoal, necessário à prossecução das atribuições do GPIAAF, o desempenho de funções no GISAF ou no GPIAA.

Artigo 14.º

Sucessão e referências legais

1 — O GPIAAF sucede ao GISAF e ao GPIAA na titularidade de todos os direitos, obrigações e posições jurídicas contratuais.

2 — Todas as referências legais, regulamentares ou contratuais feitas ao GISAF e ao GPIAA consideram-se feitas ao GPIAAF.

Artigo 15.º

Reafetação

Os recursos humanos, financeiros, os bens imóveis e móveis e os veículos afetos aos GISAF e ao GPIAA são reafetos ao GPIAAF.

Artigo 16.º

Comissões de serviço em curso

As comissões de serviço dos investigadores do GISAF e do GPIAA em funções à data da entrada em vigor do presente decreto-lei mantêm-se nos seus exatos termos, incluindo remuneratórios, até ao final do respetivo período.

Artigo 17.º

Norma revogatória

São revogados:

- O Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 151/2014, de 13 de outubro;
- O Decreto-Lei n.º 80/2012, de 27 de março.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 16 de fevereiro de 2017. — *António Luís Santos da Costa* — *Mário José Gomes de Freitas Centeno* — *Pedro Manuel Dias de Jesus Marques*.

Promulgado em 8 de março de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 14 de março de 2017.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO

Mapa de cargos de dirigentes

(a que se refere o artigo 12.º)

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

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Presidência do Governo

Decreto Regulamentar Regional n.º 6/2017/M

Primeira alteração ao Decreto Regulamentar Regional n.º 30/2005/M, de 6 de outubro, que regulamenta o regime de tutela e os apoios técnicos e financeiros a atribuir às instituições particulares de solidariedade social com objetivos de saúde.

Transcorrida mais de uma década subsequente à aprovação do Decreto Regulamentar Regional n.º 30/2005/M, de 6 de outubro, que regulamentou o regime de tutela e dos apoios técnicos e financeiros a atribuir às instituições particulares de solidariedade social com objetivos de saúde, afigura-se essencial proceder à sua alteração por forma a reajustá-lo à realidade hodierna.

Com efeito, nos últimos onze anos, verificou-se uma grande mutação orgânica e ao nível das atribuições e competências das entidades públicas regionais com a tutela e responsabilidade dos apoios técnicos e financeiros no domínio das preditas instituições que importa redefinir e adaptar através do presente diploma.

Assim, nos termos da alínea *d*) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República Portuguesa, da alínea *d*) do