



# Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas

**Título** | PLANO DE PREVENÇÃO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS

**Editor** | GPIAAF - Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

Praça Duque de Saldanha, 31, 4.º – 1050-094 Lisboa – PORTUGAL

Telefone: + 352 212 739 230 | Fax: + 351 217 911 959

E-mail: [geral@gpiaaf.gov.pt](mailto:geral@gpiaaf.gov.pt)

**Diretor** | Nelson Oliveira

**Desenho e Composição** | GPIAAF

Por força da Resolução do Conselho de Ministros n.º 8/2011, este documento foi redigido em respeito do Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 26/91 e ratificado pelo Decreto do Presidente da República n.º 43/91, ambos de 23 de Agosto.

<b>Controlo documental</b>				
<i>Versão</i>	<i>Data</i>	<i>Alterações</i>	<i>Elaborado por</i>	<i>Aprovado por</i>
V01	28/12/2017	Versão original	Maria José André	Nelson Oliveira

**GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES  
COM AERONAVES E DE ACIDENTES FERROVIÁRIOS**

**PLANEAMENTO**

Nº:	De:	Processo nº:
003/2017	28/12/2017	010.05.04
<b>Título:</b>	PLANO DE PREVENÇÃO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS	



## INDICE

NOTA INTRODUTÓRIA .....	7
I. CARACTERIZAÇÃO DO GPIAAF - GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES E DE ACIDENTES FERROVIÁRIOS .....	9
1. MISSÃO .....	10
2. VISÃO .....	10
3. VALORES .....	11
4. ATRIBUIÇÕES .....	11
5. ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO .....	13
6. RECURSOS .....	14
6.1. RECURSOS HUMANOS .....	14
6.2. RECURSOS FINANCEIROS .....	14
6.3. PRINCÍPIO APLICÁVEL À GESTÃO DOS RECURSOS HUMANOS E DOS RECURSOS FINANCEIROS .....	15
7. INSTRUMENTOS DE GESTÃO .....	15
II. IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS .....	16
1. CONCEITO DE RISCO E DE GESTÃO DO RISCO .....	16
2. FATORES DE RISCO .....	17
3. FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES .....	17
3.1. INTERVENIENTES, FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES .....	18
4. ÁREAS DE RISCO .....	19
4.1. METODOLOGIA SUBJACENTE À GESTÃO E CONTROLO DO RISCO .....	20
III. IDENTIFICAÇÃO DAS MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE RISCOS .....	22
IV. ACOMPANHAMENTO, AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DO PLANO .....	23
1. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO .....	23
2. ATUALIZAÇÃO DO PLANO .....	23
V. DISPOSIÇÕES FINAIS .....	23
1. PUBLICITAÇÃO .....	23
2. ENTRADA EM VIGOR .....	23
GLOSSÁRIO .....	24
ABREVIATURAS .....	25
ANEXOS .....	27



## **NOTA INTRODUTÓRIA**

O Conselho de Prevenção da Corrupção, criado pela Lei n.º 54/2008, de 4 de Setembro, caracteriza-se por ser uma entidade administrativa independente, a funcionar junto do Tribunal de Contas, que desenvolve uma atividade de âmbito nacional no domínio da prevenção da corrupção e infrações conexas.

De acordo com o mesmo diploma, a atividade do Conselho de Prevenção da Corrupção está exclusivamente orientada à prevenção da corrupção.

Neste sentido, e em cumprimento daquela que é a sua área de atuação e atividade exclusiva, o Conselho de Prevenção da Corrupção aprovou a Recomendação n.º 1/2009, de 1 de julho de 2009, publicada no Diário da República, 2.ª série, n.º 140, de 22 de julho, sobre planos de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas.

Determina o n.º 1.1 da Recomendação que os órgãos dirigentes máximos das entidades gestoras de dinheiros, valores ou património públicos, seja qual for a sua natureza, devem elaborar planos de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas, contendo, nomeadamente, os seguintes elementos:

1. Identificação, relativamente a cada área ou departamento, dos riscos de corrupção e infrações conexas;
2. Com base na referida identificação de riscos, indicação das medidas adotadas que previnam a sua ocorrência (...);
3. Definição e identificação dos responsáveis envolvidos na gestão do plano, sob a direção do órgão dirigente máximo;
4. Elaboração anual de um relatório sobre a execução do plano.

Nestes termos e para os devidos efeitos, o presente Plano diz respeito ao Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários, (adiante designado como GPIAAF), serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa no âmbito de competências do membro do Governo responsável pela área dos transportes, e é composto por quatro partes:

- I. Caracterização do GPIAAF;
- II. Identificação dos riscos;
- III. Identificação das medidas de prevenção de riscos;
- IV. Acompanhamento, avaliação e atualização do Plano.

Para a elaboração do presente Plano, foi considerada a metodologia anteriormente utilizada pelo GPIAA (Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves) e pelo GISAF (Gabinete de Investigação de Segurança de Acidentes Ferroviários), organismos que, por fusão, deram origem ao GPIAAF, nos termos do Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março.

Importa ainda referir que, tendo em consideração a estrutura orgânica do GPIAAF, apresenta-se, como anexo, o mapa referente às áreas de Prevenção e Investigação de Acidentes na Aviação Civil e no Transporte Ferroviário, sendo a área do Apoio Técnico e Apoio Logístico e Administrativo remetida para os respetivos mapas anexos ao Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas.



## **I. CARACTERIZAÇÃO DO GPIAAF - GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES E DE ACIDENTES FERROVIÁRIOS**

Criado pelo Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março, o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários resultou da extinção, por fusão, do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e do Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários, tendo assumido na íntegra, as atribuições dos dois Organismos extintos.

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.

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) 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2016<sup>1</sup>, relativa à segurança ferroviária, e no Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil.

O GPIAAF, enquanto organismo nacional de investigação de acidentes e incidentes na aviação civil e no transporte ferroviário, está legalmente enquadrado:

### **Na área relativa à Aviação Civil:**

- ✓ Pelos compromissos assumidos na Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, nomeadamente, os estabelecidos no seu Anexo 13, em que Portugal está obrigado a investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis com a finalidade exclusiva da prevenção de acidentes, sem apontar culpas ou responsabilidades;
- ✓ Pelo Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil, cujo propósito é o reforço da segurança da aviação, garantindo níveis de eficácia, de celeridade e de qualidade elevados nas investigações de segurança no âmbito da aviação civil europeia. Nos termos do art.º 4.º, n.º 1, do citado Regulamento, os Estados-Membros devem garantir que as investigações de segurança sejam realizadas sem interferências externas por uma Autoridade Nacional Permanente responsável pelas investigações de segurança no sector da aviação civil capaz de realizar uma investigação de segurança completa, pelos próprios meios ou através de acordos com outras autoridades responsáveis por investigações de segurança;

---

<sup>1</sup> Reformulação da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho

## PLANO DE PREVENÇÃO DE RISCOS DE CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS

- ✓ Pelo Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de agosto, na sua redação atual, que transpõe a Diretiva n.º 94/56/CE, do Conselho, de 21 de novembro de 1994, que estabelece os princípios que regem a investigação de segurança, da responsabilidade do Estado Português, sobre acidentes e incidentes e criou uma Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes na Aviação Civil como entidade independente da Autoridade Reguladora;
- ✓ Pelo Decreto-Lei n.º 218/2005, de 14 de dezembro, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2003/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho, relativa à comunicação de ocorrências no âmbito da aviação civil;

### Na área relativa ao Transporte Ferroviário:

- ✓ Pelo Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro<sup>2</sup>, dando conteúdo à investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários a realizar por este organismo, transpondo para a ordem jurídica interna a secção correspondente da Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro comunitários.

No cumprimento da sua Missão e Atribuições, o GPIAAF tem, ainda, como linhas de orientação:

- ✓ A Lei Orgânica do XXI Governo Constitucional - Decreto-Lei n.º 251-A/2015 de 17 de dezembro;
- ✓ O Estatuto do Pessoal Dirigente, aprovado pela Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, e suas subsequentes alterações;
- ✓ A Lei-Quadro da Organização da Administração Direta do Estado, aprovada pela Lei n.º 4/2004, de 12 de janeiro, e suas subsequentes alterações;
- ✓ A Lei-Quadro da Avaliação do Desempenho, aprovada pela Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, que estabelece o sistema integrado de gestão e avaliação do desempenho na administração pública, e suas subsequentes alterações;
- ✓ A Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, que estabelece a Lei Geral de Trabalho em Funções Públicas, e suas subsequentes alterações;
- ✓ Enquadramento orçamental;
- ✓ Orientações no âmbito das deslocações em território nacional e no estrangeiro.

## 1. MISSÃO

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

## 2. VISÃO

Contribuir de forma determinada para o avanço da segurança na aviação civil e no transporte ferroviário, exercendo as melhores práticas de investigação de acidentes e incidentes, para benefício do interesse público.

---

<sup>2</sup> Alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 151/2014, de 13 de outubro.

### 3. VALORES

Com uma forte aposta no capital humano, cerne de qualquer organização, o GPIAAF defende um conjunto de valores estratégicos, com enfoque nos seus *stakeholders* e valores de processo centrados nos seus recursos humanos:

❖ Valores Estratégicos:

Independência - Imparcialidade - Transparência - Cooperação - Rigor - Excelência

❖ Valores de Processo:

Motivação - Comunicação - Envolvimento - Qualificação - Integridade - Responsabilização

### 4. ATRIBUIÇÕES

Constituem atribuições principais do GPIAAF, nos termos do n.º 2, art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março:

- ✓ 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;
- ✓ Exercer as funções do organismo nacional de investigação de acidentes e incidentes previstas na Diretiva (UE) 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016;
- ✓ 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;
- ✓ Assegurar a participação em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras;
- ✓ Promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a ocorrência de acidentes e incidentes na aviação civil e no transporte ferroviário;
- ✓ Elaborar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes relacionados com a segurança das aeronaves civis, em conformidade com o artigo 26.º da Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944 e promover a sua divulgação;
- ✓ 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;
- ✓ Participar nas atividades desenvolvidas a nível de organizações internacionais no domínio da investigação e prevenção de acidentes na aviação civil e nos transportes ferroviários;
- ✓ Fazer propostas para adequar a legislação às necessidades nacionais e aos compromissos assumidos internacionalmente nas matérias respeitantes às suas atribuições;

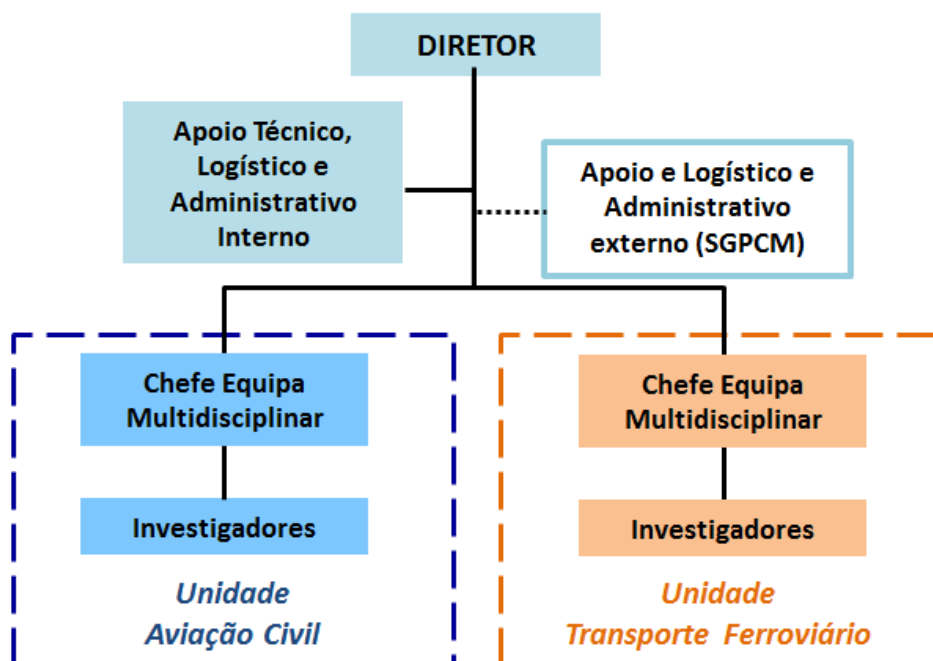
- ✓ Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e no transporte ferroviário;
- ✓ Analisar as ocorrências registadas nos relatórios diários de circulação das entidades gestoras das infraestruturas ferroviárias e tomar decisão de investigar ocorrências de acordo com a gravidade das mesmas;
- ✓ Acompanhar o cumprimento e aplicação prática das recomendações emitidas;
- ✓ 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;
- ✓ Colaborar com entidades homólogas de outros países na investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e no transporte ferroviário;
- ✓ Preparar, organizar e divulgar estatísticas na aviação civil;
- ✓ Desenvolver competências científicas no âmbito da investigação de acidentes.

# GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES E DE ACIDENTES FERROVIÁRIOS

## 5. ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO

Nos termos dos art.ºs 3.º, 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 36/2012, de 28 de março, o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários é constituído por um Diretor e duas equipas multidisciplinares correspondentes a cada centro de competências, cuja dotação de investigadores é aprovada por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração pública e dos transportes. O apoio logístico e administrativo ao funcionamento do GPIAAF é prestado pela Secretaria Geral da Presidência do Conselho de Ministros. Internamente o Apoio Técnico, Administrativo e Logístico é garantido por funcionários que integram o Mapa de Pessoal do GPIAAF, aprovado pela Tutela, a cada ano para o ano seguinte, aquando da preparação do Orçamento de Estado.

O organigrama funcional do GPIAAF é o seguinte:



## 6. RECURSOS

### 6.1. RECURSOS HUMANOS

Os recursos humanos, existentes a 31 de dezembro de 2017 e os planeados para 2018 e que constam, igualmente, do Mapa de Pessoal aprovado pela Tutela, são os seguintes:

DESIGNAÇÃO	SITUAÇÃO A 31/12/2017	PLANEADOS PARA 2018	MAPA DE PESSOAL APROVADO PARA 2018
<b>PESSOAL DIRIGENTE</b>			
Diretor	1	1	1
<b>ESTRUTURA OPERACIONAL</b>			
<b>Unidade de Aviação Civil</b>			
Chefe de Equipa Multidisciplinar	0	1	1
Investigadores/as de Acidentes e Incidentes	2	4	4
<b>Unidade de Transporte Ferroviário</b>			
Chefe de Equipa Multidisciplinar *	0	0	0
Investigadores/as de Acidentes e Incidentes	2	3	3
<b>Apoio Técnico</b>			
Técnicos/as Superiores	1	2	2
<b>Apoio Logístico e Administrativo Interno</b>			
Assistente Técnica	1	1	1
Assistente Operacional	1	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>13</b>

\* Ao abrigo do n.º 6, do art.º 5.º, do Decreto-lei n.º 36/2017, de 28 de março, o diretor do GPIAAF assume a chefia da Unidade do Transporte Ferroviário.

### 6.2. RECURSOS FINANCEIROS

O Orçamento do GPIAAF provém, a cada ano, do Orçamento Geral do Estado e integra as vertentes de funcionamento e de investimento.

### **6.3. PRINCÍPIO APLICÁVEL À GESTÃO DOS RECURSOS HUMANOS E DOS RECURSOS FINANCEIROS**

O projeto anual do Orçamento do GPIAAF integra a afetação dos humanos, financeiros e patrimoniais. Os recursos humanos estão inscritos no mapa de pessoal que acompanha obrigatoriamente a proposta de orçamento apresentada à tutela e enviada para o Ministério das Finanças e da Administração Pública, vigorando neste Serviço o princípio da otimização e da racionalização dos recursos, numa gestão orientada para resultados.

A Administração de Recursos do GPIAAF é efetuada pela Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros nos termos do art.º 6.º do Decreto-Lei n.º 36/2017, no âmbito dos Serviços Partilhados de acordo com as atribuições definidas, designadamente:

- ✓ Execução e controlo orçamental - orçamento de funcionamento;
- ✓ Gestão de pessoal - recrutamento, processamento de vencimentos e gestão de assiduidade;
- ✓ Aquisição de bens e serviços - pela UMC - Unidade Ministerial de Compras, com especial relevo para as aquisições no âmbito dos Acordos Quadro da Agência Nacional de Compras Públicas;
- ✓ Gestão Patrimonial - veículos e instalações.

Ao nível das Tecnologias da Informação e da Comunicação, por questões logísticas, o apoio é prestado pela Secretaria Geral da Economia por acordo estabelecido entre as Secretarias-Gerais.

## **7. INSTRUMENTOS DE GESTÃO**

O GPIAAF desenvolve a sua missão com base na gestão orientada para resultados, tendo como suporte os instrumentos de gestão à atuação dos serviços e organismos da Administração Pública:

- Plano Estratégico;
- Plano de Formação;
- Orçamento;
- Plano de Atividades;
- Relatório de Atividades;
- Balanço Social;
- Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR);
- Manual de Procedimentos.

## II. IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS

### 1. CONCEITO DE RISCO E DE GESTÃO DO RISCO

De acordo com a Norma de Gestão de Riscos (FERMA 2003), o risco pode ser definido como a combinação da probabilidade de um acontecimento e das suas consequências<sup>3</sup>.

O simples facto de existir atividade torna possível a ocorrência de eventos ou situações cujas consequências constituem oportunidades para obter vantagens ou ameaças ao sucesso.

Ainda de acordo com a mesma Norma, a gestão de riscos é um elemento central na gestão da estratégia de qualquer organização, que se traduz no processo através do qual as organizações analisam metodicamente os riscos inerentes às respetivas atividades, com o objetivo de atingirem uma vantagem sustentada em cada atividade individual e no conjunto de todas as atividades.

O ponto central de uma boa gestão de riscos é a identificação e tratamento dos mesmos. Com o objetivo de acrescentar valor de forma sustentada a todas as atividades da organização:

- ✓ Coordena a interpretação dos potenciais aspetos positivos e negativos de todos os fatores que podem afetar a organização;
- ✓ Aumenta a probabilidade de êxito e;
- ✓ Reduz tanto a probabilidade de fracasso como a incerteza da obtenção de todos os objetivos globais da organização.

A gestão de riscos deve ser um processo contínuo e em constante desenvolvimento aplicado à estratégia da organização e à implementação dessa mesma estratégia. Deve analisar metodicamente todos os riscos inerentes às atividades passadas, presentes e, em especial, futuras de uma organização.

Deve ser integrada na cultura da organização com uma política eficaz e um programa conduzido pela direção de topo. Deve traduzir a estratégia em objetivos táticos e operacionais, atribuindo responsabilidades na gestão dos riscos por toda a organização, como parte integrante da respetiva descrição de funções. Esta prática sustenta a responsabilização, a avaliação do desempenho e respetiva recompensa, promovendo desta forma a eficiência operacional em todos os níveis da organização.<sup>4</sup>

O Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas elaborado por este Gabinete obedece aos princípios da integridade institucional, responsabilidade, cooperação, independência, disciplina, transparência de atos e de decisões subjacentes à otimização e racionalização dos recursos disponíveis, numa gestão orientada por resultados com o objetivo único do cumprimento da missão.

---

<sup>3</sup> Terminologia da ISO/IEC *Guide 73:2009 - Risk management*.

<sup>4</sup> In Norma de Gestão de Riscos, FERMA 2003.



## **2. FATORES DE RISCO**

No desenvolvimento de uma atividade existem vários fatores que contribuem, ou podem contribuir, para a existência de um maior ou menor risco.

De entre esses fatores destacamos:

- A gestão;
- A integridade,
- O sistema de controlo interno;
- A motivação dos recursos humanos.

## **3. FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES**

O Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas determina de forma exata qual a função e as responsabilidades de cada interveniente na sua execução, quais os recursos necessários e disponíveis para o implementar e quais as formas de comunicação interna, de modo a envolver todos os trabalhadores do GPIAAF.

**3.1. INTERVENIENTES, FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES**

A responsabilidade pelos atos praticados fica adstrita a cada dirigente e funcionário no âmbito das funções que lhe estão atribuídas de acordo com a área de atuação onde desempenha a sua atividade.

<b>GESTÃO DE RISCOS</b>	
<b>Decisor</b>	<b>Função e responsabilidades</b>
Diretor	<p>É o gestor do Plano;</p> <p>Estabelece a arquitetura e os critérios da gestão de risco, assegurando a sua revisão, sempre que tal se afigure necessário;</p> <p>Recebe e comunica os riscos, tomando as necessárias medidas, de acordo com as competências que lhe estão legalmente acometidas.</p>
Chefes de Equipa Multidisciplinar	<p>Recebem e comunicam superiormente os riscos, tomando as necessárias medidas, de acordo com as competências que lhe estão atribuídas;</p> <p>São os responsáveis pela organização, aplicação e acompanhamento do Plano na área funcional onde desempenham as suas funções.</p>
Investigadores das Unidades: Aviação Civil e Transporte Ferroviário	<p>São os responsáveis pela aplicação e acompanhamento do Plano na área funcional onde desempenham as suas funções.</p> <p>Identificam, recolhem e comunicam superiormente qualquer ocorrência de risco com provável gravidade;</p> <p>Responsabilizam-se pela eficácia das medidas de controlo do risco na sua esfera de atuação, no âmbito das funções que desempenham e categorias que detém.</p>
Apoio Técnico Apoio Logístico e Administrativo Interno	<p>São os responsáveis pela aplicação e acompanhamento do Plano na área funcional onde desempenham as suas funções.</p> <p>Identificam, recolhem e comunicam superiormente qualquer ocorrência de risco com provável gravidade;</p> <p>Responsabilizam-se pela eficácia das medidas de controlo do risco na sua esfera de atuação, no âmbito das funções que desempenham e categorias que detém.</p>

#### 4. ÁREAS DE RISCO

Os riscos de corrupção e infrações conexas traduzem-se em factos ou atuações que expõem uma organização ao elemento de dúvida e que podem consubstanciar desvios no desenvolvimento da atividade, importando consequências, na generalidade dos casos, negativas nos seus resultados.

Os riscos devem, por isso, ser identificados de forma metódica, de modo a garantir que todas as atividades significativas dentro do GPIAAF foram identificadas e todos os riscos delas decorrentes, definidos.

Tendo por base estes princípios e considerando que a área de administração de recursos é efetuada pela Secretaria-Geral da PCM, no âmbito das suas atribuições, no GPIAAF foram identificadas as seguintes áreas com probabilidade de risco:

- Processo de investigação de acidentes e incidentes;
- Relatórios de investigação de acidentes e incidentes;
- Recolha e salvaguarda de evidências;
- Guarda de destroços de aeronaves sinistradas;
- Prestação de informação aos *stakeholders*;
- Acervo dos processos de investigação de acidentes e incidentes;
- Recrutamento e seleção de pessoal;
- Gestão dos recursos humanos e na informação transmitida à SGPCM;
- Gestão de programa de formação de prevenção e investigação de acidentes e incidentes;
- Gestão dos recursos financeiros e na informação transmitida à SGPCM;
- Gestão do património (instalações e veículos);
- Gestão da segurança do edifício do GPIAAF.

#### 4.1. METODOLOGIA SUBJACENTE À GESTÃO E CONTROLO DO RISCO

A Gestão dos Riscos implica uma criteriosa avaliação de riscos, o que se traduz, de acordo com o documento ISO/IEC Guide 73:2009, como *o processo geral de análise de riscos e estimativa de riscos*, a gestão de riscos desenvolve-se através de um processo que importa várias fases:

**Identificação e descrição do risco** - A identificação dos riscos tem como objetivo identificar a exposição da organização ao elemento de incerteza, logo, nesta fase, devem ser identificadas todas as atividades significativas do GPIAAF e todos factos decorrentes dessa atividade cuja probabilidade de ocorrência e a gravidade das suas consequências configurem riscos de gestão incluindo riscos de corrupção e de natureza conexas.

**Estimativa do risco** - A estimativa dos riscos pode ser quantitativa, semi-quantitativa ou qualitativa, em termos de possibilidade de ocorrência e possível consequência, traduzindo-se o nível de risco numa combinação do grau de probabilidade com a gravidade de consequência da respetiva ocorrência, o que permite a hierarquização e a própria graduação do risco.

Esquemáticamente, os critérios de estimativa do risco podem ser apresentados da seguinte forma:

PROBABILIDADE DA OCORRÊNCIA	BAIXA	MÉDIA	ALTA
Fatores de graduação	Sem possibilidade de ocorrência ou com reduzida possibilidade de ocorrência, a qual pode ser evitada através de um adequado controlo interno	Com relativa possibilidade de ocorrência, a qual pode ser evitada através da tomada de decisões e de ações adicionais	Com elevada possibilidade de ocorrência e com reduzidas hipóteses de a evitar, mesmo com a tomada de decisões e de ações adicionais
GRAVIDADE DA CONSEQUÊNCIA	BAIXA	MÉDIA	ALTA
Fatores de graduação	Impacto baixo sobre a estratégia ou atividades operacionais da organização, pouca preocupação dos intervenientes	Impacto moderado sobre a estratégia ou atividades operacionais da organização, preocupação moderada dos intervenientes	Impacto significativo sobre a estratégia ou atividades operacionais da organização, grande preocupação dos intervenientes

## GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES E DE ACIDENTES FERROVIÁRIOS

Avaliação e graduação do risco - Após a sua identificação, devem ser atribuídas, a cada um dos riscos, graduações, de acordo com a probabilidade da ocorrência e com a gravidade da consequência, utilizando para tal uma escala dividida em três graus - elevado, moderado ou fraco. As medidas preventivas do risco serão adequadas em consonância com o grau do risco identificado, de acordo com a seguinte matriz:

		GRAVIDADE		
		BAIXA	MÉDIA	ALTA
PROBABILIDADE	BAIXA	Fraco	Fraco	Moderado
	MÉDIA	Fraco	Moderado	Elevado
	ALTA	Moderado	Elevado	Elevado

### III. IDENTIFICAÇÃO DAS MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE RISCOS

Após identificação das áreas do GPIAAF com maior probabilidade de risco, importa agora determinar as medidas a adotar e a implementar para evitar a ocorrência do risco ou para o minimizar, na eventualidade de não ser possível evitá-lo.

As medidas preventivas do risco têm natureza diversa, consoante o risco que estiver em causa, e destinam-se essencialmente a:

- a) **EVITAR** o risco, eliminando a sua causa;
- b) **PREVENIR** o risco, procurando minimizar a probabilidade de ocorrência do risco ou do seu impacto negativo;
- c) **ACEITAR** o risco e os seus efeitos;
- d) **TRANSFERIR** o risco para terceiros.

Identificados os riscos e as medidas de prevenção de riscos, adotou-se um quadro esquemático em que se cruzam as atividades suscetíveis de envolverem risco, a sua probabilidade de ocorrência, a gravidade da consequência, a graduação do risco e onde se identificam, igualmente, as medidas de prevenção do risco identificado, de acordo com o esquema abaixo.

Identificação da área operacional					
Atividades	Riscos	PO	GC	GR	Medidas de prevenção

Em que:

<b>PO</b> - Probabilidade da Ocorrência:	1 - Baixa	2 - Média	3 - Alta
<b>GC</b> - Gravidade da Consequência:	1 - Baixa	2 - Média	3 - Alta
<b>GR</b> - Graduação do Risco:	1 - Baixa	2 - Média	3 - Alta

Em anexo apresenta-se o Plano de Prevenção de Riscos de acordo com a identificação na Parte II.

## **IV. ACOMPANHAMENTO, AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DO PLANO**

### **1. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO**

O controlo interno do Plano é assegurado pelo Diretor que, periodicamente, em conjunto com a Comissão de Fiscalização Interna, criada por Despacho do Diretor do GPIAAF, de 15 de Novembro de 2017 e em colaboração com a Secretaria Geral da PCM, no âmbito das suas competências e responsabilidades de Auditoria e Controlo, verifica o cumprimento das regras ali contidas, se as mesmas são adequadas e se produzem os efeitos desejados.

A revisão e a validação do Plano terão periodicidade anual, devendo todos os envolvidos no Plano informar o Diretor sempre que sejam detetados novos riscos que assumam relevância suficiente para que sejam adoptadas medidas para a sua prevenção.

### **2. ATUALIZAÇÃO DO PLANO**

Anualmente a atualização do Plano é da responsabilidade do Diretor de acordo com as propostas da Comissão de Fiscalização Interna ou da Secretaria-Geral da PCM, sempre que tal se revele necessário, considerando as revisões e validações periódicas que se forem verificando.

## **V. DISPOSIÇÕES FINAIS**

### **1. PUBLICITAÇÃO**

O presente Plano é divulgado internamente no GPIAAF, remetido às entidades competentes e disponibilizado na página eletrónica deste Gabinete.

### **2. ENTRADA EM VIGOR**

O presente Plano entra em vigor imediatamente após a sua aprovação.

### GLOSSÁRIO

**ACEITAÇÃO DO RISCO:** Decisão que deve acarretar consequências, no caso de materialização do risco, significando que o risco não foi eliminado, mas as suas consequências foram previstas e são conhecidas, toleradas e esperadas.

**CATEGORIA DO RISCO:** Decorre de uma pontuação considerada para classificar a magnitude, comparável, do risco, com base numa combinação das pontuações dadas à probabilidade da ocorrência e à gravidade da consequência.

**COMUNICAÇÃO DE RISCO:** Toda a informação e dados necessários para a gestão do risco dirigida a quem tem poder de decisão ou a outros atores relevantes.

**GESTÃO DO RISCO:** Otimização dos recursos tendo em consideração a manutenção dos riscos presentes a cada momento dos limites fixados pelos gestores do Plano.

**PLANO DE GESTÃO DE RISCO:** Documento sintético que visa conter elementos de orientação e planos de implementação aplicável, incluindo a organização, critérios e calendarização.

**PREVENÇÃO PARA A MINIMIZAÇÃO DO RISCO:** Implementação de medidas que conduzem à redução da probabilidade ou da gravidade das consequências dos riscos.

**PROCESSO DE GESTÃO DE RISCO:** Conjunto estruturado de todas as atividades do projeto relacionadas com a identificação, avaliação, redução, aceitação e resposta (feedback) dos riscos potenciais.

**RISCO:** Evento, situação ou circunstância futura com probabilidade de ocorrência e potencial consequência negativa na prossecução dos objetivos da organização.

**RISCO GLOBAL:** Risco resultante da avaliação da combinação dos riscos individuais e os respetivos impactos sobre os outros, no contexto da organização.

**RISCO INSTITUCIONAL:** Indicação genérica de riscos que podem ter consequências na organização, originários da sua atividade. Estes riscos são geridos pelo serviço de origem.

**RISCO NÃO RESOLVIDO:** Riscos para o qual as tentativas de redução do mesmo não são viáveis, não se verificaram ou foram mal sucedidas ou um risco que permanece inaceitável.

**RISCO RESOLVIDO:** Risco que foi atuado e tornado aceitável.



## **ABREVIATURAS**

<b>GISAF</b>	Gabinete de Investigação de Segurança de Acidentes Ferroviários
<b>GPIAA</b>	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves
<b>GPIAAF</b>	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
<b>QUAR</b>	Quadro de Avaliação e Responsabilização
<b>SGPCM</b>	Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros
<b>SIADAP</b>	Sistema Integrado de Avaliação do Desempenho na Administração Pública
<b>TC</b>	Tribunal de Contas
<b>UMC</b>	Unidade Ministerial de Compras





**GPIA**

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes  
com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários



## **Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas**

**Anexos**



## ANEXO I

### RISCOS E MEDIDAS GENÉRICAS

No quadro abaixo constam os crimes de corrupção e infrações conexas, cometidos no exercício de funções públicas, previstos e punidos nos termos do Código Penal (na versão atualizada à data de elaboração deste Plano), sem prejuízo das medidas disciplinares aplicáveis.

RISCOS EM GERAL	MEDIDAS DE PREVENÇÃO GENÉRICAS
<ul style="list-style-type: none"><li>● Tráfico de influências</li><li>● Suborno</li><li>● Recebimento indevido de vantagem</li><li>● Corrupção</li><li>● Peculato</li><li>● Peculato de uso</li><li>● Participação económica em negócio</li><li>● Concussão</li><li>● Abuso de poder</li><li>● Denegação de justiça e prevaricação</li><li>● Violação de segredo</li><li>● Favorecimento</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Código de Conduta e Ética</li><li>➤ Auditorias Internas</li><li>➤ Procedimentos escritos</li><li>➤ Formação e sensibilização para os riscos de corrupção</li><li>➤ Procedimentos disciplinares</li></ul>



## ANEXO II

ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS	PO	GC	GR	MEDIDAS
Processo de investigação de acidentes e incidentes	<p>Falhas na aplicação de normas, regulamentos e metodologias de trabalho definidas nos procedimentos para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros ou do Gabinete</p> <p>Violação de segredo, quebra de confidencialidade ou utilização indevida de informação sigilosa.</p> <p>Quebra dos deveres de transparência, isenção e imparcialidade para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros ou do Gabinete.</p> <p>Risco de interferência externa nas investigações para favorecimento ou prejuízo de terceiros.</p>	1	3	2	<p>Acompanhamento e controlo das ações desenvolvidas pelos investigadores nos termos legais e de acordo com o Manual de Procedimentos do GPIAAF, bem como com os Princípios Éticos e de Conduta;</p> <p>Medidas de controlo dos prazos indicativos previstos legalmente na legislação nacional e Europeia (bem como no Anexo 13 à Convenção de Chicago, para a área da aviação civil);</p> <p>Coordenação e supervisão pelos chefes de equipa;</p> <p>Acompanhamento e supervisão da atividade pelo Diretor.</p> <p>Publicitação dos relatórios das investigações.</p>
Relatórios de investigação de Acidentes e Incidentes	<p>Risco da qualidade técnica dos Relatórios Preliminar, Intermédio e Final.</p> <p>Risco de quebra dos deveres de transparência, isenção e imparcialidade.</p> <p>Risco de interferência externa para alteração dos relatórios para favorecimento ou prejuízo de terceiros.</p>	1	3	2	<p>Acompanhamento e controlo das ações desenvolvidas pelos investigadores nos termos legais e de acordo com o Manual de Procedimentos Internos, bem como com os Princípios Éticos e de Conduta;</p> <p>Revisão interna pelos pares;</p> <p>Envio do projeto de Relatório às partes interessadas para comentários;</p> <p>Coordenação e supervisão pelo Investigador Responsável e pelo chefe de equipa.</p> <p>Acompanhamento e supervisão geral pelo Diretor.</p> <p>Publicitação dos relatórios.</p>
Recolha e salvaguarda de evidências	<p>Risco de divulgação / disponibilização a terceiros de informação sensível / confidencial</p> <p>Deterioração ou comprometimento de evidências para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros ou do GPIAAF.</p>	1	3	2	<p>Acompanhamento e controlo das ações desenvolvidas pelos investigadores nos termos legais e de acordo com o Manual de Procedimentos Internos, bem como com os Princípios Éticos e de Conduta;</p> <p>Coordenação e supervisão pelo Investigador Responsável e pelo chefe de equipa.</p>

PO - Probabilidade da Ocorrência: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta

GC - Gravidade da Consequência: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta

GR - Graduação do Risco: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta

ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS	PO	GC	GR	MEDIDAS
Guarda de destroços de aeronaves sinistradas	Risco de acesso / disponibilização a terceiros a partes de aeronaves para fins não afetos à sua análise e outros trâmites inerentes à investigação	1	3	2	Acompanhamento e controlo das ações desenvolvidas pelos investigadores nos termos legais e de acordo com o Manual de Procedimentos Internos, bem como com os Princípios Éticos e de Conduta; Coordenação e supervisão pelo Investigador Responsável e pelo chefe de equipa. Medidas de controlo do acesso ao hangar de investigação.
Prestação de informação aos stakeholders	Risco de deficiente rigor e qualidade da informação, em particular, na página electrónica do GPIAAF, em matéria de prevenção de acidentes. Deficiente rigor e qualidade da informação ou divulgação de informação reservada para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros ou do GPIAAF.	1	3	2	Acompanhamento e controlo das ações desenvolvidas pelos investigadores nos termos legais e de acordo com o Manual de Procedimentos Internos, bem como com os Princípios Éticos e de Conduta; Conferência cruzada da informação final por pelo menos duas pessoas; Acompanhamento e supervisão da atividade pelo Dirigente.
Acervo dos processos de investigação de acidentes e incidentes	Falhas na classificação, descrição e arquivo dos processos para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros ou do GPIAAF. Risco de acesso indevido à informação sensível e quebra de sigilo.	1	3	2	Acompanhamento e controlo das ações desenvolvidas pelos investigadores nos termos legais e de acordo com o Manual de Procedimentos Internos, bem como com os Princípios Éticos e de Conduta; Medidas de proteção da informação e no seu acesso; Acompanhamento e supervisão da atividade pelo chefe de equipa.

PO - Probabilidade da Ocorrência: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta

GC - Gravidade da Consequência: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta

GR - Graduação do Risco: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta



ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS	PO	GC	GR	MEDIDAS
Recrutamento e seleção de pessoal	Quebra dos deveres de transparência, isenção e imparcialidade para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros. Inadequação dos perfis selecionados aos perfis requeridos para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros.	1	2	1	Código de Ética e de Conduta. Requisitos previamente definidos no Manual de Procedimentos Internos; Regras da Administração Pública para contratação de pessoal, de acordo com a modalidade adotada. Controlo e acompanhamento pela SGPCM, de acordo com as suas atribuições.
Gestão genérica dos recursos humanos	Quebra dos deveres de transparência, isenção e imparcialidade para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros.	1	2	1	Código de Ética e de Conduta. Promover o envolvimento dos colaboradores na sua gestão.
	Violação da reserva da intimidade ou utilização indevida de informações sigilosas para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros.	1	3	2	Código de Ética e de Conduta. Restrições físicas de acesso a informações. Acompanhamento e supervisão pelo Diretor
Gestão do programa de formação	Ineficiência ou desadequação da formação externa para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros.	1	2	1	Plano de formação. Análise e aprovação, pelo Diretor, dos programas das ações de formação a frequentar Escolha de entidades formadoras reconhecidas na matéria.
Gestão da Avaliação	Quebra dos deveres de transparência, isenção e imparcialidade para obtenção de vantagem indevida, favorecimento ou prejuízo de terceiros.	1	3	2	Código de Ética e de Conduta. Garantir o envolvimento dos avaliados no processo, nos termos do SIA-DAP. Controlo e validação das propostas pelo CCA e cumprimento das demais medidas previstas no SIADAP.

PO - Probabilidade da Ocorrência: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta

GC - Gravidade da Consequência: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta

GR - Graduação do Risco: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta

ATIVIDADE	IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS	PO	GC	GR	MEDIDAS
Gestão dos recursos financeiros	Desvio de dinheiro e/ou outros valores.	1	3	2	Código de Ética e de Conduta. Conferência da informação. Segregação de funções e autorizações em estrutura hierárquica.
	Quebra de transparência e/ou da correção da prestação de informação obrigatória às entidades competentes.	1	3	2	Conferência da informação. Acompanhamento e supervisão pelo Diretor
Gestão do património (instalações e veículos)	Uso indevido (em peculato ou para obtenção de vantagem indevida)	1	2	1	Código de Ética e de Conduta. Regulamento de Utilização de Viaturas, registo de utilização de viaturas. Segregação de funções e autorizações em estrutura hierárquica.
	Desvio de material / existências ou equipamentos	2	1	1	Conferência física de equipamentos/existências. Segregação de funções e autorizações em estrutura hierárquica. Registo de consumos e de autorização de abates.
	Quebra de transparência e/ou da correção da prestação de informação obrigatória às entidades competentes	1	2	1	Conferência da informação. Acompanhamento e supervisão pelo Diretor.
Gestão da segurança do edifício do GPIAAF	Risco de falhas na segurança contra incêndios e intrusões.	1	2	2	Acompanhamento e controlo da execução das medidas legalmente previstas em termos de segurança das instalações; Acompanhamento pela SGPCM, de acordo com as suas atribuições; Acompanhamento e supervisão da atividade pelo dirigente.

PO - Probabilidade da Ocorrência: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta

GC - Gravidade da Consequência: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta

GR - Graduação do Risco: 1 - Baixa 2 - Média 3 - Alta