



**GISA F**  
Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários

**QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2015**

Versão: 2014-11-19 (aprovada)

Ministério da Economia

Serviço: Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários - GISA F

**MISSÃO:** O Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários é o organismo do Estado que tem por missão investigar os acidentes, incidentes e outras ocorrências relacionadas com a segurança dos transportes ferroviários, visando a identificação das respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, promover estudos, propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade ferroviária e assegurar a participação em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

**VISÃO:** Exercer as melhores práticas de investigação de acidentes e incidentes ferroviários, a fim de, em cooperação com as demais entidades relevantes, contribuir para a melhoria contínua da segurança do transporte ferroviário em Portugal.

**Objectivos Estratégicos**

- OE1** Reforçar a capacidade de investigação de acidentes e incidentes ferroviários e garantir a elaboração dos correspondentes relatórios de acordo com os requisitos estabelecidos.
- OE2** Garantir a divulgação dos relatórios, das recomendações de segurança e da atividade do GISA F.
- OE3** Reforçar a cooperação com os agentes nacionais e estrangeiros com responsabilidades no domínio da segurança ferroviária.
- OE4** Aperfeiçoar os instrumentos organizacionais em ordem a promover a eficiência do Gabinete, garantindo o seu bom desempenho técnico e a sua sustentabilidade económica-financeira.

**Objectivos Operacionais**

Eficácia										Ponderação	70%
O1. Garantir o cumprimento das obrigações de investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários										Peso	60%
INDICADORES	2013	2014	META 2015	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 1. Tratamento e sequência das notificações de ocorrências de acordo com a legislação e manual de procedimentos	n/a	n/a	90%	5%	100%	80%		100%	125%	Superou	
Ind 2. Tempo de mobilização da equipa de investigação após notificação de ocorrência que exija deslocação imediata	n/a	n/a	01:00	00:15	00:30	20%		01:45	71%	Não atingiu	
O2. Regularizar a elaboração dos relatórios de investigação (dos últimos 5 anos), de acordo com os princípios estabelecidos na legislação internacional, comunitária e nacional.										Peso	10%
INDICADORES	2013	2014	META 2015	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 3. N.º de relatórios regularizados	n/a	n/a	2	0	3	100%		2	100%	Atingiu	
O3. Reportar a atividade de investigação realizada, conforme previsto na legislação nacional e comunitária e normas da Agência Ferroviária Europeia.										Peso	30%
INDICADORES	2013	2014	META 2015	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 4. Data de publicação do relatório anual de investigação	n/a	18-Set	30-Set	0	31-Ago	100%		23-Set	106%	Superou	
Eficiência										Ponderação	20%
O4. Elaborar o levantamento e caracterização dos acidentes ocorridos nos últimos três anos.										Peso	100%
INDICADORES	2013	2014	META 2015	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 5. N.º de Acidentes significativos caracterizados	n/a	n/a	95%	2%	100%	100%		100%	125%	Superou	
Qualidade										Ponderação	10%
O5. Garantir um adequado tempo de resposta a pedidos de entidades externas.										Peso	100%
INDICADORES	2013	2014	META 2015	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 6. Tempo médio de resposta a pedidos de entidades externas (n.º dias úteis)	n/a	13,0	15	0	10	100%		15	100%	Atingiu	



**IGISAF**  
Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários

Objectivos Relevantes: 01, 03, 04

**JUSTIFICAÇÃO DO VALOR CRÍTICO**

IND 1 - Melhor resultado possível.
IND 2 - Valor correspondente às melhores práticas dos organismos homólogos estrangeiros.
IND 3 - Valor convencionado.
IND 4 - A meta é definida na legislação, pelo que este valor resulta da análise das melhores práticas dos organismos homólogos estrangeiros.
IND 5 - Melhor resultado possível.
IND 6 - Valor convencionado.

**Recursos Humanos**

DESIGNAÇÃO	PONTUAÇÃO	EFFECTIVOS PLANEADOS	PONTOS PLANEADOS	PONTOS EXECUTADOS	DESVIO
Dirigentes - Direcção Superior	20	1	20	20	0
Dirigentes - Direcção intermédia e chefes de equipa	16	0	0	0	0
Técnico Superior - (inclui especialistas de informática)	12	2	24	24	0
Coordenador Técnico - (inclui chefes de secção)	9	0	0	0	0
Assistente Técnico - (inclui técnicos de informática)	8	1	8	8	0
Assistente operacional	5	0	0	0	0
Total		4	52	52	0

Unidade: euros

**Recursos Financeiros**

DESIGNAÇÃO	PLANEADOS	AJUSTADOS	EXECUTADOS	DESVIO
Orçamento de funcionamento	274.669	280.587	251.248	-29.339
Despesas c/Pessoal	171.935	187.784	183.877	-3.907
Aquisições de Bens e Serviços	77.734	71.497	58.696	-12.801
Outras despesas correntes	5.000	1.306	259	-1.047
Aquisição de bens de capital	20.000	20.000	8.415	-11.585
PIDDAC	0	0	0	0
TOTAL (OF+PIDDAC+Outros)	274.669	280.587	251.248	-29.339

**Parâmetros**

Eficácia	Eficiência	Qualidade	AVALIAÇÃO FINAL
110%	125%	100%	112%

Indicadores	Fonte de Verificação
IND 1	Evidências documentais - base de dados de registo de ocorrências
IND 2	Evidências documentais - base de dados de registo de ocorrências e registo de deslocações
IND 3	Evidências documentais - base de dados de controlo de investigações
IND 4	Evidências documentais - Relatório anual
IND 5	Evidências documentais - Relatório de acidentologia
IND 6	Evidências documentais - base de dados de controlo de correspondência

**JUSTIFICAÇÃO DOS DESVIOS**

IND 1 - Nada a assinalar
IND 2 - Dificuldades de comunicação e a necessidade de levantamento de equipamentos na sede, atrasaram a mobilização da equipa de investigação para o local.
IND 3 - Nada a assinalar
IND 4 - Nada a assinalar
IND 5 - Nada a assinalar
IND 6 - Nada a assinalar
RECURSOS FINANCEIROS - Pagamento da aquisição de alguns bens e serviços facturados no final do ano, transitaram para janeiro de 2016. Por outro lado, não foi possível realizar os processos de aquisição de um equipamento planeado por o orçamento disponível não ser suficiente.