



## QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2017

Versão: 2016-11-30

### Ministério do Planeamento e das Infraestruturas

Serviço: Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários - GISAF

**MISSÃO:** O Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, 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.

**LEI ORGÂNICA:** Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março

**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 GISAF.
- 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%
<b>O1. Garantir o cumprimento das obrigações de investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários</b>										Peso	60%
INDICADORES	2015	2016	META 2017	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 1. Taxa de ocorrências comunicadas ao GISAF que são analisadas para tomada de decisão de investigar ou não	n/a	n/a	90%	5%	100%	70%	04T	100%	125%	Superou	
Fórmula de cálculo: (n.º de ocorrências carregadas na base de dados com caracterização e proposta de decisão / n.º de ocorrências comunicadas ao GISAF) *100 NOTA: Excluem-se as ocorrências correspondentes a acidentes graves (qualquer colisão ou descarrilamento de comboios que tenha por consequência, no mínimo, um morto, ou cinco ou mais feridos graves, ou danos no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente avaliados em pelo menos dois milhões de euros) cuja decisão de investigar é imediata e obrigatória											
Ind 2. Tempo máximo de mobilização do investigador de prevenção após notificação de ocorrência que exija deslocação imediata ao local [horas corridas]	01:45	01:15	01:00	00:15	00:30	30%	04T	00:55	100%	Atingiu	
<b>O2. Regularizar a elaboração dos relatórios de investigação (anteriores a 2013), de acordo com os princípios estabelecidos na legislação internacional, comunitária e nacional.</b>										Peso	10%
INDICADORES	2015	2016	META 2017	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 3. N.º de relatórios regularizados	2	4	5	1	8	100%	04T	0	0%	Não atingiu	
<b>O3. Reportar a atividade de investigação realizada, conforme previsto na legislação nacional e comunitária e normas da Agência Ferroviária da União Europeia.</b>										Peso	30%
INDICADORES	2015	2016	META 2017	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 4. Percentagem de cumprimento dos prazos de publicação dos relatórios e demais documentos de reporte respeitantes à atividade de investigação	n/a	n/a	75%	10%	100%	100%	04T	25%	38%	Não atingiu	
Fórmula de cálculo: (n.º relatórios e documentos publicados dentro do prazo / n.º de relatórios e documentos publicados) *100											



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

Eficiência									Ponderação	20%
O4. Manter atualizado os sítios do GISAF na <i>internet</i> .									Peso	100%
INDICADORES	2015	2016	META 2017	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
Ind 5. Tempo médio decorrido entre a produção de nova informação a publicar e a sua disponibilização na internet [horas corridas]	n/a	21	24	6	14	100%	04T	24	100%	Atingiu

Qualidade									Ponderação	10%
O5. Garantir um adequado tempo de resposta a pedidos de entidades externas.									Peso	100%
INDICADORES	2015	2016	META 2017	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
Ind 6. Taxa de solicitações externas oficiais que são respondidas dentro do prazo nelas fixado, ou no prazo máximo de 15 dias úteis quando não haja obrigação de prazo	n/a	90%	90%	5%	100%	100%	04T%	90%	100%	Atingiu
Fórmula de cálculo: (n.º de solicitações respondidas dentro dos prazos fixados no indicador / n.º de solicitações recebidas no GISAF) *100										

**Objectivos Relevantes: O1, O3, O4**

**JUSTIFICAÇÃO DO VALOR CRÍTICO**

- IND 1 - O valor crítico corresponde ao melhor desempenho que se pode aspirar.
- IND 2 - Valor convencionado seria 0h36m; adopta-se 0h30m por coincidir com o melhor valor considerado pelos organismos homólogos estrangeiros.
- IND 3 - Valor convencionado. A meta correlaciona-se com o expresso na carta de missão do dirigente e com a capacidade instalada no Gabinete.
- IND 4 - O valor crítico corresponde ao melhor desempenho que se pode aspirar.
- IND 5 - Valor convencionado. A meta corresponde a um nível de desempenho considerado adequado para o tipo de informação disponibilizada no sítio do GISAF.
- IND 6 - O valor crítico corresponde ao melhor desempenho que se pode aspirar.

Recursos Humanos					
DESIGNAÇÃO	PONTUAÇÃO	EFFECTIVOS PLANEADOS	PONTOS PLANEADOS	PONTOS EXECUTADOS	DESVIO
Dirigentes - Direcção Superior	20	0	0		
Dirigentes - Direcção intermédia e chefes de equipa	16	1	16		
Técnico Superior - (inclui especialistas de informática)	12	2	24		
Coordenador Técnico - (inclui chefes de secção)	9	0	0		
Assistente Técnico - (inclui técnicos de informática)	8	1	8		
Assistente operacional	5	0	0		
<b>Total</b>		<b>4</b>	<b>48</b>		

Recursos Financeiros				
DESIGNAÇÃO	PLANEADOS	AJUSTADOS	EXECUTADOS*	DESVIO
Orçamento de funcionamento	<b>325.000</b>		<b>197.857</b>	<b>94.518</b>
Despesas c/Pessoal	198.241		158.209	40.032
Aquisições de Bens e Serviços	94.134		39.648	54.486
Outras despesas correntes	2.500		0	0
Aquisição de bens de capital	30.125		0	
PIDDAC	0			<b>0</b>
Outros	0			
<b>TOTAL (OF+PIDDAC+Outros)</b>	<b>325.000</b>		<b>197.857</b>	<b>94.518</b>



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

\* Valor executado pelo ex-GISAF no 1º semestre de 2017 e pela execução dos Objetivos Operacionais afetos à Investigação no Transporte Ferroviário, no 2º semestre de 2017, pelo GPIAAF

Parâmetros			AVALIAÇÃO FINAL
Eficácia	Eficiência	Qualidade	
57%	20%	10%	87%

Indicadores	Fonte de Verificação
IND 1	Evidências documentais - base de dados de registo de ocorrências, atualizada diariamente
IND 2	Evidências documentais - base de dados de registo de ocorrências, atualizada diariamente, e formulário de registo de deslocações realizados a cada deslocação.
IND 3	Evidências documentais - base de dados de controlo de investigações, atualizada, no mínimo, trimestralmente ou relatórios regularizados
IND 4	Evidências documentais - relatórios disponíveis no sítio do GISAF na internet
IND 5	Evidências documentais - sítios do GISAF na internet e Facebook e registos de intervenção disponíveis constantemente
IND 6	Evidências documentais - base de dados de controlo de correspondência, atualizada diariamente

**JUSTIFICAÇÃO DOS DESVIOS**

- IND 1:** Durante o ano de 2017 foram rececionadas no ex-GISAF e no GPIAAF, e selecionadas de acordo com os parâmetros definidos nos procedimentos aplicáveis, 470 ocorrências, as quais deram origem a 30 análises preliminares e à abertura de 5 investigações, em conformidade com os critérios nacional e internacionalmente definidos. Todas as ocorrências acima referidas, foram inseridas na base de dados em apreço o que equivale a um grau de realização de 125%.
- IND 2:** Foram consideradas as notificações por SMS referentes a ocorrências correspondentes a acidentes potenci-almente graves (colisão e/ou descarrilamento de comboios). A média do tempo de resposta não ultrapas-sou os 55 minutos.
- IND 3:** Durante o ano de 2017 não foi concluído qualquer relatório de investigação das investigações pendentes cujo processo foi iniciado antes de 2013, pelo que o Indicador 3 não obteve qualquer resultado. Conse-quentemente, o Objetivo Operacional 2 foi considerado como não cumprido.
- IND 4:** Durante o ano de 2017 foram divulgados relatórios relativos à atividade do ex-GISAF no que concerne à atividade de investigação, no cumprimento da legislação internacional e europeia. No entanto a divulgação de relatórios finais de investigação não apresentou resultados uma vez que não se observou a conclusão de processos, contudo foram efetuadas análises preliminares que constituem parte integrante dos processos de investigação em curso.
- IND 5:** Durante o ano de 2017 e apesar dos constrangimentos verificados, existiu um esforço por parte do Diretor em cumprir as metas definidas para o Indicador em apreço no sentido de manter a atualização permanen-te da informação disponibilizada aos stakeholders através da página eletrónica do GISAF ou do Facebook, numa perspetiva de informação permanente e aproximação aos utilizadores / partes interessadas.
- IND 6:** Durante o ano de 2017 mesmo considerando as dificuldades já referidas, existiu um esforço, por parte do Diretor e dos investigadores, em cumprir as metas definidas para o Indicador definido no sentido de melho-rar os tempos de resposta às solicitações evitando hiatos prolongados, apesar do Diretor ter reafectado as suas responsabilidades e funções devido à junção dos dois organismos e à assunção das competências, primeiramente do ex-GPIAA e posteriormente, do GPIAAF, o que constituiu um aumento substancial das solicitações, provenientes essencialmente do sector da aviação civil dificultando a obtenção de resultados mais expressivos.