

MINISTÉRIO DO PLANEAMENTO E DAS INFRAESTRUTURAS

Serviço: GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

MISSÃO: O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves, enquadrado conceptual e institucionalmente no Decreto-Lei n.º 80/2012 de 27 de março, tem por missão investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis tripuladas, com a finalidade de determinar as suas causas e formular recomendações que evitem a sua repetição, participar nos programas e políticas de prevenção de acidentes, promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica, elaborar e divulgar os relatórios técnicos sobre acidentes com aeronaves e assegurar a participação em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras exercendo, no entanto, as suas atribuições de modo independente às autoridades, aeronáuticas ou outras, cujos interesses possam conflitar com a missão que lhe é atribuída.

VISÃO: Alicerçada na missão fazer incidir no GPIAA, como autoridade de investigação da aviação civil, a reputação e reconhecimento pela sua performance e cultura na prevenção e melhoria da Segurança Operacional.

Objectivos Estratégicos

- OE1** Reforçar a capacidade de investigação dos acidentes e incidentes com aeronaves civis tripuladas e garantir a rápida formulação de recomendações com a elaboração dos respetivos relatórios técnicos, a fim de reduzir a sua repetição
- OE2** Promover a melhoria da gestão do sistema de investigação e prevenção quer ao nível da criação de instrumentos de divulgação da atividade do GPIAA, permitindo o acesso célere nomeadamente às recomendações de segurança operacional e desenvolver a promoção de estudos e proposta de medidas de prevenção que visem prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes na aviação civil, induzindo uma utilização económica, eficiente e eficaz dos recursos disponibilizados
- OE3** Assegurar um esforço conjunto e otimização dos recursos afetos, com vista à melhoria do desempenho, divulgação da atividade e imagem do serviço, com a finalidade de prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes na aviação civil
- OE4** Acentuar a cooperação institucional à escala nacional e internacional, reforçando a formação e treino dos recursos humanos que atuam no domínio da prevenção e investigação de acidentes e incidentes com aeronaves civis, promovendo uma cultura de *benchmarking*, com vista à promoção da melhoria contínua dos processos internos de produção e à otimização dos recursos disponíveis

Objectivos Operacionais

Garantir a evolução permanente da capacidade operacional de acordo com as exigências do sector da aviação civil, promovendo a prevenção sustentada pelo número de processos homologados em prol da segurança operacional

Eficácia										Ponderação	35,00%
O1. Aumentar o número de processos de investigação homologados, de acidentes e incidentes										Peso	100%
INDICADORES	2014	2015	META 2016	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 1. Número de processos concluídos submetidos a homologação, abertos após 2013	3	6	8	2	28	60%					
Ind 2. Número de processos concluídos submetidos a homologação, abertos entre 2010 e 2013	0	4	6	2	20	40%					

Eficiência										Ponderação	35,00%
O2. Acompanhar as recomendações de segurança formuladas, promovendo a sua implementação e encerramento										Peso	40%
INDICADORES	2014	2015	META 2016	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 3. Número de recomendações de segurança, formuladas até 31/dez/2015, abertas e/ou sem resposta	n/a	55	25	9	0	100%					
O3. Otimizar os recursos financeiros afetos ao GPIAA										Peso	30%
INDICADORES	2014	2015	META 2016	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 4. % do orçamento de funcionamento do GPIAA executado em 2016, face ao orçamento atribuído, corrigido, para 2016	75%	83%	85%	4%	98%	100%					
O4. Desenvolver a competência dos Recursos Humanos específicos no segmento da investigação de acidentes e incidentes na aviação civil										Peso	30%
INDICADORES	2014	2015	META 2016	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 5. % das horas de formação e treino frequentadas, diretamente decorrentes do Plano de Formação para 2016, e contempladas no Plano Estratégico de Formação para a área da prevenção e/ou investigação de acidentes e incidentes com aeronaves	25%	35%	80%	9%	100%	50%					

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2016

Ind 6. % de horas de formação realizadas na área específica da prevenção e/ou investigação de acidentes e incidentes com aeronaves não contempladas no Plano Estratégico de Formação, face ao total de horas de formação frequentadas	75%	80%	50%	14%	10%	50%				
---	-----	-----	-----	-----	-----	-----	--	--	--	--

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2016

Qualidade										Ponderação	30,00%
O5. Aumentar o número de processos de investigação homologados no prazo médio de 10 meses										Peso	100%
INDICADORES	2014	2015	META 2016	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 7. Número de processos homologados no prazo médio de 10 meses	0	3	5	2	15	100%					

Objectivos Relevantes: O1, O2 e O5

JUSTIFICAÇÃO DO VALOR CRÍTICO

- IND 1** O valor crítico atribuído espelha uma percentagem de redução em 50% dos processos abertos até 31 de dezembro, situação só possível com a atribuição de Recursos (Humanos e Financeiros) que permita ao GPIAA essa redução, pese embora esta redução esteja espelhada na Carta de Missão do Diretor. Contudo, a imprevisibilidade de ocorrência de acidentes e incidentes ou de um grande acidente, não permite, de todo, delimitar metas ambiciosas. O valor crítico apresentado é igual à Meta atingida em 2011, ano em que o GPIAA delinha 4 investigadores altamente especializados, em funções.
- IND 2** O valor crítico atribuído espelha uma percentagem de redução do *backlog* em 35%, situação só possível com a atribuição de Recursos (Humanos e Financeiros) que permita ao GPIAA essa redução. Pese embora esta redução esteja espelhada na Carta de Missão do Diretor, este valor seria, obviamente o ideal.
- IND 3** O valor crítico apresentado refere-se às Boas Práticas recomendadas internacionalmente, e este seria o cenário ideal para Portugal, contudo os resultados são sempre penalizados considerando os recursos disponíveis no GPIAA
- IND 4** Atendendo ao rigor e às fortes restrições orçamentais, o GPIAA pretende otimizar os seus recursos apostando num planeamento o mais criterioso possível em função dos seus objetivos, atividades e projetos. Contudo, a dificuldade no recrutamento de investigadores, que estão contemplados no Mapa de Pessoal aprovado pela Tutela para 2016, não irá permitir a execução ideal, que seria compatível com o Planeado. Acresce ainda que a imprevisibilidade da ocorrência de um grande acidente em território nacional ou com uma aeronave de registo nacional em território estrangeiro porá em causa o valor crítico assumido, pela elevada despesa inerente a um grande acidente.
- IND 5** A elaboração de um Plano Estratégico de Formação que contemple ações de formação e treino para o Diretor e Investigadores em funções no GPIAA, exigido pelas entidades internacionais que regulam a investigação de acidentes (*ICAO e Encasia*), deve ser realista e obter o maior grau de execução possível. Assim, o valor crítico apresentado seria o ideal.
- IND 6** O valor crítico apresentado seria o ideal face ao Plano de Formação e Treino para o ano, especificamente na área da prevenção e investigação, reduzindo, ao máximo o desvio face ao planeado, indo ao encontro das Boas Práticas recomendadas pelas entidades internacionais que regulam a investigação de acidentes (*ICAO e Encasia*).
- IND 7** Considerando o elevado *backlog* existente e a capacidade de resposta, na área da investigação, conseguir atingir os 15 processos concluídos e homologados dentro do prazo dos 10 meses e que constitui uma das boas práticas recomendadas internacionalmente, em especial no Regulamento UE 996/2010 seria o ideal, mas há que considerar vários fatores, tais como: a tipologia de processos e o grau de exigência, rigor e isenção necessários à investigação, bem como a morosidade de investigação, pela natureza dos eventos, aliada, sempre, ao número de investigadores/as em funções e ao número de ocorrências que possam surgir durante o período e que podem suspender as investigações em curso.

