

MINISTÉRIO DO PLANEAMENTO E DAS INFRAESTRUTURAS

Serviço: GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES E DE ACIDENTES FERROVIÁRIOS

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. Funciona de modo independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, das autoridades responsáveis pela segurança, das entidades reguladoras da aviação civil e do transporte ferroviário, de qualquer gestor de infraestrutura, empresa de aviação civil, empresa ferroviária, e de qualquer outra parte cujos interesses possam colidir com as tarefas que lhe são confiadas.

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.

Objectivos Estratégicos

- OE1:** Reforçar a capacidade de investigação de acidentes e incidentes com aeronaves civis e no transporte ferroviário, com vista à formulação de recomendações em tempo oportuno e à prevenção de acidentes, contribuindo para aumentar a segurança na Aviação Civil e no Transporte Ferroviário
- OE2:** Aperfeiçoar as metodologias e os instrumentos organizacionais, e reforçar os sistemas de informação e as ferramentas de apoio à investigação de acidentes, tendo como referência as melhores práticas internacionais na matéria, com vista à melhoria contínua da eficiência e qualidade do trabalho do GPIAAF
- OE3:** Assegurar a utilização otimizada dos recursos humanos, financeiros e materiais afetos, maximizando a polivalência e transversalidade dos meios de suporte das áreas de investigação
- OE4:** Desenvolver a formação e treino dos recursos humanos e incrementar a cooperação institucional com os agentes nacionais e internacionais que atuam no domínio da prevenção e investigação de acidentes e incidentes, promovendo uma cultura de benchmarking e adoção das melhores práticas

Objectivos Operacionais

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

Eficácia											Ponderação	35,00%
O1. Aumentar o número de processos de investigação de acidentes e de incidentes, concluídos e submetidos a aprovação											Peso	100%
INDICADORES	2015	2016	2017	META 2018	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 1. % de processos concluídos e encerrados face ao número de processos atribuídos afetos à Unidade de Aviação Civil	n/a	n/a	n/a	50%	25%	100%	50%					
Ind 2. % de processos concluídos e encerrados face ao número de processos atribuídos afetos à Unidade do Transporte Ferroviário	n/a	n/a	n/a	50%	25%	100%	50%					
Eficiência											Ponderação	35,00%
O2. Reduzir o prazo médio de conclusão do processo de acompanhamento às Recomendações de Segurança formuladas, promovendo a sua resposta e encerramento											Peso	40%
INDICADORES	2015	2016	2017	META 2018	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 3. Recomendações de segurança formuladas até 31/dez do ano anterior, abertas e/ou sem resposta, afetas à Unidade de Aviação Civil	n/a	n/a	n/a	180	30	90	50%					
Ind 4. Recomendações de segurança formuladas até 31/dez do ano anterior, abertas e/ou sem resposta, afetas à Unidade do Transporte Ferroviário	n/a	n/a	n/a	180	30	90	50%					
O3. Otimizar a utilização dos recursos financeiros afetos ao GPIAAF											Peso	30%
INDICADORES	2015	2016	2017	META 2018	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 5. Orçamento de funcionamento executado face ao orçamento atribuído corrigido	n/a	n/a	n/a	80%	10%	98%	100%					
O4. Desenvolver a competência técnica dos Recursos Humanos											Peso	30%
INDICADORES	2015	2016	2017	META 2018	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
Ind 6. Horas de formação frequentadas face ao total de horas planeadas	n/a	n/a	n/a	80%	10%	100%	100%					

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2018

Qualidade										Ponderação	30,00%
O5. Reforçar a Imagem Institucional do GPIAAF e a qualidade do Serviço Prestado										Peso	100%
INDICADORES	2015	2016	2017	META 2018	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
Ind 7 Tempo médio de resposta às solicitações oficiais de Entidades externas ao GPIAAF	0	3	10	10	3	3	50%				
Ind 8 % de áreas da página eletrónica do GPIAAF disponibilizada em língua Inglesa	n/a	n/a	n/a	75%	5%	100%	50%				

Objectivos Relevantes: O1, O2 e O5

JUSTIFICAÇÃO DO VALOR CRÍTICO

IND 1 O valor crítico atribuído representa as melhores práticas, em que a totalidade dos processos atribuídos ao grupo de investigadores da Unidade de Aviação Civil são concluídos no período previsto, para o cenário de 4 investigadores técnicos altamente especializados, tendo sempre a ressalva para a imprevisibilidade de ocorrer um grande acidente na aviação civil que obrigue à concentração de todos os recursos humanos.
IND 2 O valor crítico atribuído representa as melhores práticas, em que a totalidade dos processos atribuídos ao grupo de investigadores da Unidade de Aviação Civil são concluídos no período previsto, para o cenário de 3 investigadores técnicos altamente especializados, tendo sempre a ressalva para a imprevisibilidade de ocorrer um grande acidente no transporte ferroviário que obrigue à concentração de todos os recursos humanos.
IND 3 O valor crítico apresentado corresponde ao valor convencionado. A meta relaciona-se com a capacidade interna do Gabinete.
IND 4 O valor crítico apresentado corresponde ao valor convencionado. A meta relaciona-se com a capacidade interna do Gabinete.
IND 5 Atendendo ao rigor orçamental, o GPIAAF pretende otimizar os seus recursos apostando num planeamento o mais criterioso possível em função dos seus objetivos, atividades e projetos definidos para desenvolvimento ao longo do ano de 2018. Acresce a ressalva para a imprevisibilidade da ocorrência de um grande acidente, pela elevada despesa inerente a um grande acidente no sector da Aviação Civil bem como do Transporte Ferroviário, bem como o facto de os processos aquisitivos serem conduzidos pela Secretaria Geral, que retira ao GPIAAF a maior intervenção na execução financeira.
IND 6 O valor crítico apresentado seria o ideal face ao Plano de Formação e Treino para o ano de 2018, reduzindo, ao máximo o desvio face ao planeado. indo ao encontro das Boas Práticas recomendadas pelas entidades nacionais e internacionais
IND 7 O valor crítico atribuído está em linha com as Boas Práticas recomendadas internacionalmente, e este seria o cenário ideal para Portugal.
IND 8 Com uma forte aposta na divulgação externa da atividade do GPIAAF para um mundo sem fronteiras digitais, o valor crítico corresponde às melhores práticas e ao cenário ideal para um organismo desta natureza, em comparação com os seus homólogos, nomeadamente da UE.

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2018

Recursos Humanos					
DESIGNAÇÃO	PONTUAÇÃO	EFFECTIVOS PLANEADOS	PONTOS PLANEADOS	PONTOS EXECUTADOS	DESVIO
Dirigentes - Direcção Superior	20	1	20		
Dirigentes - Direcção intermédia / chefes de equipa	16	1	16		
Técnico/a Superior - (Investigadores AC e TF)	12	7	84		
Técnico/a Superior	12	2	24		
Assistente Técnico/a - (inclui técnicos de informática)	8	1	8		
Assistente operacional	5	1	5		
Total		13	157		

Recursos Financeiros					
DESIGNAÇÃO	PLANEADOS	AJUSTADOS	EXECUTADOS	DESVIO	
Orçamento de funcionamento	1 049 000	991 325			
Despesas c/Pessoal	620 192	620 192			
Aquisições de Bens e Serviços	428 808	371 133			
Transferências correntes					
Outras despesas correntes					
.....	0	0			
Fundos Europeus					
TOTAL (OF+PIDDAC+Outros)	1 049 000	991 325			

Parâmetros			AVALIAÇÃO FINAL
Eficácia	Eficiência	Qualidade	

Indicadores	Fonte de Verificação
IND 1: $pce/pat * 100$ <i>pce</i> = processos concluídos / encerrados UAC <i>patr</i> = processos atribuídos UAC	Base de dados INVESTIGAÇÃO (desenvolvida pelo GPIAAF) (Para a área da Aviação Civil) Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
IND 2: $pce/pat * 100$ <i>pce</i> = processos concluídos / encerrados UTF <i>patr</i> = processos atribuídos UTF	Base de dados INVESTIGAÇÃO (desenvolvida pelo GPIAAF) (Para a área do Transporte Ferroviário) Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
IND 3: Data encerramento – data comunicação	Base de dados INVESTIGAÇÃO (desenvolvida pelo GPIAAF) Base de dados ECCAIRS (EU) - Site GPIAAF UAC Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
IND 4: Data encerramento – data comunicação	Base de dados INVESTIGAÇÃO (desenvolvida pelo GPIAAF) (Site GPIAAF - UTF) Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
IND 5 $oe / oac * 80$ <i>oe</i> = Orçamento executado em 2018 <i>oac</i> = orçamento atribuído, corrigido para 2018	Balançetes Controlo Orçamental GERFIP Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
IND 6 $vo / ve * 80$ <i>vo (valor obtido)</i> = horas de formação frequentadas <i>ve (valor esperado)</i> = Total de horas formação planeadas	Relatório de Formação Registo das ações de formação - processos individuais Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
IND 7 Data resposta – data pedido	Balançetes Controlo Orçamental GERFIP Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
IND 8 $vo / ve * 75$ <i>vo (valor obtido)</i> = número de áreas disponibilizadas em Ingua inglesa, na página eletrónica do GPIAAF <i>ve (valor esperado)</i> = Totalidade das áreas disponibilizadas na página eletrónica do GPIAAF	Base de dados INVESTIGAÇÃO (GPIAA) www.gpiaaf.gov.pt Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)

Nota: As Bases de dados referidas foram desenvolvidas, internamente, pelo GPIAAF