

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.

Objetivos 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

Objetivos 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% | 4 | 69% | 100% | Atingiu | |
| 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% | 4 | 55% | 100% | Atingiu | |
| 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/déz do ano anterior, abertas e/ou sem resposta, afetos à Unidade de Aviação Civil | n/a | n/a | n/a | 180 | 30 | 90 | 50% | 4 | 114 | 118% | Superou | |
| Ind 4. Recomendações de segurança formuladas até 31/déz do ano anterior, abertas e/ou sem resposta, afetos à Unidade do Transporte Ferroviário | n/a | n/a | n/a | 180 | 30 | 90 | 50% | 4 | 96 | 123% | Superou | |
| 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% | 4 | 94% | 119% | Superou | |
| 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 | 60% | 5% | 25% | 100% | 4 | 58% | 100% | Atingiu | |

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2018

| Qualidade | | | | | | | | | | | Ponderação | 30,00% |
|--|------|------|------|-----------|------------|---------------|------|-----------|-----------|-----------------|---------------|--------|
| 05. 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% | 4 | 6,21 | 114% | Superou | |
| Ind 8 % de áreas da página eletrónica do GPIAAF disponibilizada em língua Inglesa | n/a | n/a | n/a | 15% | 5% | 50% | 50% | 4 | 10% | 100% | Atingiu | |

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 convencional. A meta relaciona-se com a capacidade interna do Gabinete.

IND 4 O valor crítico apresentado corresponde ao valor convencional. 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 Secretária Geral, que retira ao GPIAAF a maior intervenção na execução financeira.

IND 6 O valor crítico apresentado corresponde ao melhor cenário possível, uma vez que considerando a necessidade de concentrar recursos na recuperação do atraso nos processos de investigação e, principalmente, o facto de as cativações aplicadas no orçamento do GPIAAF resultarem em já não existir verba disponível para formação, atente também o elevado custo que a formação neste domínio acarreta, a meta originalmente proposta não é atingível, pelo que se torna necessário solicitar a respetiva alteração.

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 que se apresenta corresponde ao melhor cenário, considerando que este objetivo é, igualmente suportado por um projeto plurianual integrado nas atividades e projetos deste Gabinete e que o resultado da nossa Missão se reflete nos stakeholders, vai ser desenvolvido um esforço suplementar no sentido de se conseguir desenvolver algumas ações direcionadas para a disponibilização de 15% da área da Página Eletrónica do GPIAAF para língua Inglesa, que irá envolver os colaboradores disponíveis e com conhecimentos técnicos para a realização das ações inerentes ao cumprimento deste indicador, uma vez que este objetivo integra, igualmente, o grupo dos objetivos relevantes definidos no QUAR 2018.

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2018

| Recursos Humanos | | | | | |
|---|-----------|----------------------|------------------|-------------------|---------|
| DESIGNAÇÃO | PONTUAÇÃO | EFFECTIVOS PLANEADOS | PONTOS PLANEADOS | PONTOS EXECUTADOS | DESVIO |
| Dirigentes - Direcção Superior | 20 | 1 | 20 | 20,403 | 0,403 |
| Dirigentes - Direcção Intermediária / chefes de equipa | 16 | 1 | 16 | 17,548 | 1,548 |
| Técnico/a Superior - (Investigadores AC e TF) | 12 | 7 | 84 | 75,846 | -8,154 |
| Técnico/a Superior | 12 | 2 | 24 | 12,581 | -11,419 |
| Assistente Técnico/a - (inclui técnicos de informática) | 8 | 1 | 8 | 9,155 | 1,155 |
| Assistente operacional | 5 | 1 | 5 | 7,077 | 2,077 |
| Total | | 13 | 157 | 142,61 | |

| Recursos Financeiros | | | | | |
|---------------------------------|------------------|----------------|----------------|---------------|--|
| DESIGNAÇÃO | PLANEADOS | AJUSTADOS | EXECUTADOS | DESVIO | |
| Orçamento de funcionamento | 1.049.000 | 713.608 | 672.163 | 41.445 | |
| Despesas c/Pessoal | 620.197 | 482.673 | 474.522 | 8.151 | |
| Aquisições de Bens e Serviços | 324.497 | 162.187 | 138.552 | 23.635 | |
| Outras despesas correntes | 1.500 | 1.294 | 158 | 1.136 | |
| Despesas de capital | 102.806 | 67.454 | 58.931 | 8.523 | |
| Fundos Europeus | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| TOTAL (OF+PIDDAC+Outros) | 1.049.000 | 713.608 | 672.163 | 41.445 | |

| Parâmetros | | | | AVALIAÇÃO FINAL |
|------------|------------|-----------|--|-----------------|
| Eficácia | Eficiência | Qualidade | | |
| 35,0% | 40,0% | 32,0% | | 107,0% |

| Indicadores | Fonte de Verificação |
|---|--|
| IND 1: pce/pat*100 pce = processos concluídos / encerrados UAC pat = 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 pce = processos concluídos / encerrados UTF pat = 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 oe = Orçamento executado em 2018 oac = orçamento atribuído, corrigido para 2018 | Balançetes Controlo Orçamental GERFIP Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF) |
| IND 6: vo / ve *80 vo (valor obtido) = horas de formação frequentadas ve (valor esperado) = 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 vo (valor obtido) = número de áreas disponibilizadas em língua inglesa, na página eletrónica do GPIAAF ve (valor esperado) = Totalidade das áreas disponibilizadas na página eletrónica do GPIAAF | Base de dados INVESTIGAÇÃO (GPIAAF) www.gpiaaf.gov.pt Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF) |

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

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2018

JUSTIFICAÇÃO DOS DESVIOS

IND 1 Foram atribuídos aos investigadores em funções na Unidade de Aviação Civil, durante o ano de 2018, 31 processos de investigação dos quais foram 19 concluídos e elaborados e divulgados os respetivos relatórios finais. Foram abertos e atribuídos, igualmente 39 processos de avaliação de incidentes dos quais 29 foram concluídos, pelo que o indicador apresenta um resultado de 69%.

IND 2 Foram atribuídos aos investigadores em funções na Unidade de Transporte ferroviário 9 processos de investigação dos quais 5 foram concluídos e elaborados e divulgados, após aprovação do diretor, os respetivos relatórios finais, pelo que o indicador 2 apresenta um resultado de 56%.

IND 3 Do total das recomendações emitidas e acompanhadas, o valor médio da data de resposta à sua emissão por parte das entidades recomendadas foi de 114 dias, pelo que a meta foi considerada como superada.

IND 4 Do total das recomendações emitidas, acompanhadas, o valor médio da data de resposta por parte das entidades recomendadas foi de 96 dias, pelo que a meta foi superada.

IND 5 Para a realização das atividades de missão, apoio e desenvolvimento de projetos conducentes à concretização dos objetivos operacionais definidos em QUAR e dos objetivos táticos que integram o Plano de Atividades que, no seu conjunto, permitem o cumprimento da Missão e Atribuições legalmente cometidas ao GPIAAF, foi atribuído o valor inicial de 1 049 000 €.

IND 6 Aquando da elaboração do Plano de Atividades para 2018 foi contemplado um conjunto diversificado de ações de formação e treino para todos que desempenham funções neste Gabinete. Decorrente da aplicação da Lei do Orçamento e do Decreto-Lei de execução orçamental, por opção gestora e, também, pela não realização de algumas das ações previstas, verificou-se a necessidade de reformular a meta, critérios de superação, tolerância e valor crítico do indicador em apreço, pelo que foi submetida à entidade coordenadora (Secretaria Geral da PCM) a informação n.º 025/GPIAAF/2018 a solicitar a reformulação em apreço, desconhecendo-se até à data o despacho superiormente atribuído. Neste contexto iremos apresentar o resultado decorrente da aplicação da fórmula respetiva tendo em consideração o cenário de alteração das metas para o indicador 06.

IND 7 A fim de promover a imagem institucional do GPIAAF e a sua relação com os Stakeholders foi definido como indicador o tempo médio de resposta às solicitações oficiais de Entidades externas ao GPIAAF. Para a avaliação do indicador de medida definido foi considerada a soma do número de dias verificados entre a solicitação externa e a nossa resposta ou reencaminhamento do pedido de todos os documentos registado no sistema de gestão documental e para os quais era necessário dar resposta. Foram contabilizados 2928 dias distribuídos por 480 pedidos o que dá o resultado de 6,1 dias pelo que consideramos que a meta foi atingida.

IND 8 Relativamente às ações desenvolvidas no sentido de cumprir com o definido para o indicador 08, já se verificou a tradução de algumas áreas da página eletrónica do GPIAAF (afeta à unidade de aviação civil) para língua inglesa e todos os relatórios e Notas Informativas de acidentes com aeronaves e respetivas Recomendações de Segurança são apresentadas em português e inglês. Relativamente aos acidentes no transporte ferroviário, apenas o capítulo de resumo dos relatórios é disponibilizado também em inglês. Uma vez que as páginas ainda não estão disponibilizadas ao público, apenas alguns dos seus conteúdos, consideramos a meta definida como atingida pelos valores mínimos.

RECURSOS HUMANOS: Os desvios devem-se, por um lado, ao facto de o quadro de pessoal previsto não ter sido totalmente preenchido e, por outro, à realização de trabalho suplementar para compensar parcialmente a falta de recursos.

RECURSOS FINANCEIROS: Os desvios devem-se às limitações administrativas decorrentes da Lei do Orçamento de Estado e do Decreto-Lei de execução orçamental, assim como da impossibilidade de executar a despesa devido à data tardia no ano em que o pedido de desativação foi parcialmente autorizado, e ainda a dificuldade de ajustar os blocos de despesa ao valor corrigido.