

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO**

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 incremento da segurança na aviação civil e no transporte ferroviário, exercendo as melhores práticas de investigação de acidentes e incidentes, em defesa 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 optimizada 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	2016	2017	2018	META 2019	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
<b>Ind 1.</b> Taxa de incremento de processos concluídos / encerrados face à média anual de processos concluídos / encerrados nos três anos anteriores - Aviação Civil	183%	0%	121%	55%	20%	200%	50%	04T	108%	109%	Superou	
<b>Ind 2.</b> Taxa de incremento de processos concluídos / encerrados face ao número de processos concluídos / encerrados no ano anterior - Transporte Ferroviário	n/a	n/a	n/a	100%	20%	200%	50%	04T	100%	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	2016	2017	2018	META 2019	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
<b>Ind 3.</b> % de recomendações de segurança formuladas até ao ano n-1 encerradas – Aviação Civil	n/a	n/a	n/a	50%	20%	100%	50%	04T	69%	100%	Atingiu	
<b>Ind 4.</b> % de recomendações de segurança formuladas até ao ano n-1, objeto de tratamento quanto à sua sequência - Transporte Ferroviário	n/a	n/a	n/a	75%	15%	100%	50%	04T	100%	125%	Superou	

O3. Otimizar a utilização dos recursos afetos ao GPIAAF											Peso	30%
INDICADORES	2016	2017	2018	META 2019	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
<b>Ind 5.</b> Orçamento executado face ao orçamento atribuído corrigido	n/a	n/a	80%	85%	10%	98%	75%	04T	92%	100%	Atingiu	
<b>Ind 6.</b> Taxa de redução de utilização de papel e consumíveis de impressão face ao ano anterior	n/a	n/a	n/a	95%	10%	30%	25%	04T	74%	108%	Superou	

O4. Desenvolver a competência técnica dos Recursos Humanos											Peso	30%
INDICADORES	2016	2017	2018	META 2019	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
<b>Ind 7.</b> Horas de formação frequentadas face ao total de horas planeadas	n/a	n/a	60%	80%	10%	100%	100%	04T	57%	81%	Não atingiu	

## QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2019

<b>Qualidade</b>											Ponderação	30,00%
<b>05. Reforçar a qualidade das medidas de prevenção e divulgação da informação de segurança</b>											Peso	100%
INDICADORES	2016	2017	2018	META 2019	Tolerância	Valor crítico	PESO	Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO	
<b>Ind 8</b> % média móvel a 5 anos das Recomendações formuladas, com resposta, aceites ou parcialmente aceites pelos destinatários	59%	63%	83%	90%	5%	100%	75%	04T	91%	100%	<b>Atingiu</b>	
<b>Ind 9</b> % de áreas da página eletrónica do GPIAAF disponibilizada em língua Inglesa	n/a	n/a	10%	50%	10%	75%	25%	04T	40%	100%	<b>Atingiu</b>	
<b>Objectivos Relevantes: 01, 02 e 05</b>												

### JUSTIFICAÇÃO DO VALOR CRÍTICO

**IND 1** O valor crítico atribuído representa as melhores práticas, em que do universo dos processos de investigação em aberto e que serão analisados e concluídos pelo grupo de investigadores da Unidade da Aviação Civil no período previsto, reduzindo o backlog existente, 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 do universo dos processos de investigação em aberto e que serão analisados e concluídos pelo grupo de investigadores da Unidade do Transporte Ferroviário no período previsto, reduzindo o backlog existente, 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 pelas Boas Práticas Internacionais. A meta correlaciona-se com a capacidade interna do Gabinete.

**IND 4** O valor crítico apresentado corresponde ao valor convencionado pelas Boas Práticas Internacionais. A meta correlaciona-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 constitui o melhor cenário possível considerando a necessidade, ainda vigente, na impressão de vários documentos, pese embora exista uma política de recurso à transmissão digital da informação.

**IND 7** 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, numa aposta pela igualdade de oportunidades

**IND 8** O valor crítico é o máximo possível.

**IND 9** 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 - 2019

Recursos Humanos					
DESIGNAÇÃO	PONTUAÇÃO	EFFECTIVOS PLANEADOS	PONTOS PLANEADOS	PONTOS EXECUTADOS	DESVIO
Dirigentes - Direcção Superior	20	1	20	20,000	0
Dirigentes - Direcção intermédia / chefes de equipa	16	1	16	16,320	0,32
Técnico/a Superior - (Investigadores AC e TF)	12	7	84	71,489	-12,511
Técnico/a Superior	12	2	24	12,000	-12
Assistente Técnico/a - (inclui técnicos de informática)	8	1	8	8,704	0,704
Assistente operacional	5	1	5	6,040	1,04
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>157</b>	<b>134,553</b>	<b>-22,447</b>

Recursos Financeiros					
DESIGNAÇÃO	PLANEADOS 2019	AJUSTADOS	EXECUTADOS	DESVIO	
Orçamento de funcionamento	1.049.000	628.359	621.771	6.588	
Despesas c/Pessoal	644.126	483.436	500.191	-16.755	
Aquisições de Bens e Serviços	404.874	144.923	121.580	23.343	
Fundos Europeus					
<b>TOTAL (OF+PIDDAC+Outros)</b>	<b>1.049.000</b>	<b>628.359</b>	<b>621.771</b>	<b>6.588</b>	

Parâmetros			AVALIAÇÃO FINAL
Eficácia	Eficiência	Qualidade	102%
37%	35%	30%	

Indicadores	Fonte de Verificação
<b>IND 1: <math>(vo-ve)/ve*100</math></b> <b>vo</b> = n.º de processos concluídos / encerrados UAC <b>ve</b> = n.º médio anual de processos concluídos / encerrados nos 3 anos anteriores na UAC	Base de dados INVESTIGAÇÃO (desenvolvida pelo GPIAAF) (Para a área da Aviação Civil) Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
<b>IND 2: <math>vo/ve*100</math></b> <b>vo</b> = n.º de processos concluídos / encerrados UTF <b>ve</b> = n.º médio anual de processos concluídos / encerrados no ano anterior na UTF	Base de dados INVESTIGAÇÃO (desenvolvida pelo GPIAAF) (Para a área do Transporte Ferroviário) Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
<b>IND 3: <math>N^{\circ}</math> recomendações formuladas/nº recomendações tratadas*100</b>	Base de dados INVESTIGAÇÃO (desenvolvida pelo GPIAAF) Base de dados ECCAIRS (EU) - Site GPIAAF UAC Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
<b>IND 4: <math>N^{\circ}</math> recomendações formuladas/nº recomendações tratadas*100</b>	Base de dados INVESTIGAÇÃO (desenvolvida pelo GPIAAF) (Site GPIAAF - UTF) Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
<b>IND 5: <math>oe / oac * 100</math></b> <b>oe</b> = Orçamento executado em 2019 <b>oac</b> = orçamento atribuído, corrigido para 2019	Balancetes Controlo Orçamental GERFIP Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
<b>IND 6: <math>vo / ve * 100</math></b> <b>vo (valor obtido)</b> = número de impressões/número de páginas impressas de documentos saídos em 2019 <b>ve (valor esperado)</b> = número de impressões/número de páginas impressas de documentos saídos em 2018	Relatório de Formação Registo das ações de formação - processos individuais Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
<b>IND 7: <math>hff/thf*100</math></b> <b>hff</b> = horas de formação frequentadas <b>thf</b> = Total de horas formação planeadas	Balancetes Controlo Orçamental GERFIP Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
<b>IND 8: <math>nra / nrr * 100</math></b> <b>nra (valor esperado)</b> = número de recomendações aceites ou parcialmente aceites nos anos n a n-4 <b>nrr (valor obtido)</b> = nº de recomendações com resposta	Base de dados INVESTIGAÇÃO (GPIAA) <a href="http://www.gpiaaf.gov.pt">www.gpiaaf.gov.pt</a> Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)
<b>IND 9: <math>vo / ve * 100</math></b> <b>vo (valor obtido)</b> = número de áreas disponibilizadas em Ingua inglesa, na página eletrónica do GPIAAF <b>ve (valor esperado)</b> = Totalidade das áreas a disponibilizar em língua inglesa na página eletrónica do GPIAAF	Base de dados INVESTIGAÇÃO (GPIAA) <a href="http://www.gpiaaf.gov.pt">www.gpiaaf.gov.pt</a> Base de dados SIADAP 123 (desenvolvida pelo GPIAAF)

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