



2 0 0 6

PLANO  
DE  
ACTIVIDADES

## ÍNDICE

I – NOTA INTRODUTÓRIA .....	pág.3
1. Factores que caracterizam o ambiente em que se insere a actividade do INAC.....	pág. 4
1.1. Factores Externos .....	pág. 4
1.2. Factores Internos.....	pág. 5
II – OBJECTIVOS E ESTRATÉGIAS.....	pág.6
III – ACTIVIDADES PREVISTAS PARA O ANO DE 2006.....	pág.9
IV – RECURSOS FINANCEIROS E HUMANOS E SUA AFECTAÇÃO .....	pág.21
V – GLOSSÁRIO .....	pág.24

## I – NOTA INTRODUTÓRIA

A história recente do Instituto Nacional de Aviação Civil aconselha a uma prévia reflexão sobre o estado do sistema de aviação civil português e a sua evolução recente, sendo possível identificar dois períodos distintos.

O primeiro vai até ao ano de 1998, em que as funções da ex-Direcção Geral da Aviação Civil (DGAC) foram sendo esvaziadas para o operador aeroportuário e prestador de serviços de navegação aérea, autolimitando-se a uma atitude de fiscalização quase passiva, com poucos meios técnicos e legislação insuficiente para garantir a legalidade das suas intervenções.

O segundo período coincide com a passagem da DGAC para Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

Nos termos dos Estatuto aprovados pelo Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, o INAC passou a ter funções de *“orientação, regulamentação, certificação, licenciamento, formação, inspecção e da assessoria técnica”*, devendo *“contribuir para a modernização do sector da Aviação Civil em Portugal”* e ser um *“representante e participante activo em organizações internacionais do sector em que se insere”*.

Embora a legislação básica – criação do INAC e respectivos Estatutos – estivessem eivados de boas intenções, a transição foi de difícil concretização, deixando sequelas, cuja eliminação teve custos elevados, quer para a estabilidade interna, quer para a eficiência externa. Para além da ambiguidade estatutária, que não garante o exercício pleno da função reguladora, a arquitectura da organização e os meios humanos que a deve suportar não têm sido adequados à missão, por variadas vicissitudes.

## 1 – Factores que caracterizam o ambiente em que se insere a actividade do INAC

### 1.1 – Factores Externos

Há uma tendência, recente e crescente, da Comissão Europeia e demais organismos internacionais reguladores das actividades da aviação civil, designadamente ICAO, EASA, de entre outros, para desempenharem um papel cada vez mais interventor no sector da aviação.

O acentuar desta tendência aconselha que se proceda a uma reflexão por parte do INAC no sentido de melhorar o seu enquadramento no seio do ambiente internacional do sector da aviação civil, designadamente, o seu relacionamento com as várias Agências Internacionais.

O grau de complexidade crescente, face não só às exigências dos padrões de segurança, mas também pela elevada complexidade tecnológica do sector, cujos padrões de qualidade estão cada vez mais na ordem do dia, impõem que a referida reflexão seja concretizada com alguma urgência.

A actividade do INAC não pode ignorar o efeito centrífugo que a integração europeia tem sobre as fronteiras do país em geral e da Aviação Civil em particular. Importa, por isso, acompanhar de perto os desenvolvimentos da problemática comunitária, em particular no que respeita ao recente alargamento, sem esquecer todos os espaços a que a globalização confere relevância.

Cabe ao Governo as definições de política no sector da aviação civil, devendo o INAC corporizar tais políticas em acções concretas que garantam o funcionamento harmónico do sector, nos domínios da segurança (nas suas duas vertentes - segurança de voo [*safety*] e segurança de pessoas e bens [*security*]) e da sua economia. Há ainda que coordenar intervenções com outros reguladores, v.g. a Autoridade da Concorrência, uma vez que o INAC está investido de poderes de autoridade do sector de aviação civil.

Seria desejável que o INAC fosse enquadrado no conjunto das organizações já consideradas Entidades Administrativas Independentes, como, por exemplo, a Autoridade da Concorrência, pois seria possível, com esse enquadramento, potenciar medidas gestionárias nos domínios de pessoal e financeiro.

## 1.2 – Factores Internos

O bom desempenho do INAC depende, em grande medida, da qualidade dos seus Recursos Humanos.

Ciente desta evidência tem-se feito um esforço no sentido de reforçar a tecnicidade, quer mediante o recrutamento de técnicos superiores, quer pelo incremento da formação em exercício.

No domínio da reorganização dos processos internos o INAC deve seguir as orientações emanadas do Governo, no âmbito da Sociedade de Informação, procedendo à sua reengenharia, tendo em vista prestar um serviço de excelência aos vários tipos de clientes e, por essa via, alcandorar-se a uma posição de referência no contexto das Autoridades Aeronáuticas Europeias.

No âmbito financeiro deve o INAC, reforçar a sua autonomia face ao Orçamento de Estado mediante uma gestão rigorosa do domínio da despesa e uma melhoria substancial nos processos de cobrança, designadamente, da taxa de segurança.

É necessário continuar a dotar a Instituição com competências elevadas, apoiadas pelas mais recentes tecnologias disponíveis no mercado, com predomínio das componentes técnica e tecnológica, sem descuidar um forte controlo da gestão dos meios materiais e financeiros de que deve dispor com autonomia responsável.

## II – OBJECTIVOS E ESTRATÉGIAS

O INAC é uma entidade reguladora com autonomia administrativa e financeira e património próprio, competindo-lhe, genericamente, orientar, inspeccionar e fiscalizar o sector da aviação civil.

Constituem clientes do INAC todos os operadores de transporte aéreo, designadamente, empresas transportadoras, de manutenção de aeronaves, de *handling*, organizações de formação e pessoas que exercem a sua actividade no sector, como por exemplo, pilotos, técnicos de manutenção de aeronaves, instrutores de voo, entre outros.

Também podemos considerar como clientes do INAC os passageiros transportados na medida em que, quanto melhor o INAC desempenhar as suas funções de regulador e regulamentador, tanto melhor os passageiros vêm os seus direitos acautelados e salvaguardados.

Os trágicos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, originaram uma grave crise do sector da aviação civil, levando a reorientar em muito o factor segurança dando-lhe primordial importância, cujas consequências negativas de natureza económica ainda estão longe de estarem findas.

Para além desta preocupação permanente dos seus responsáveis, o INAC pauta a sua actuação de forma a catalisar o seu desenvolvimento do sector da aviação civil, não só estabelecendo regras de conduta de acordo com as normas internacionais e zelando pelo seu cumprimento, mas também contribuindo para o normal funcionamento e desenvolvimento do mercado.

O INAC continuará a desenvolver em 2006, de acordo com as competências e responsabilidades que lhe estão cometidas, um conjunto variado de actividades, influenciados por 6 eixos transversais a toda a estrutura, a saber:

- Segurança
- Ambiente
- Qualidade
- Reengenharia de processos internos
- A gestão dos recursos humanos
- Acção europeia e internacional

Com base nestes seis vectores estruturantes da actividade, enunciam-se seguidamente os principais objectivos do INAC para o ano de 2006:

■ Na área técnica:

- Licenciar, certificar, autorizar e inspeccionar entidades, infra-estruturas e equipamentos, em conformidade com as normas aplicáveis, melhorando, significativamente, os padrões de qualidade do atendimento aos clientes;
- Implementar um sistema de qualidade baseado no programa ICAO-SOAP, nos requisitos da EASA e normas ISO 9000.
- Dotar o sector de aviação civil de um sistema legislativo e regulamentar adequado;

■ Na área da gestão interna:

- Aumentar a produtividade do trabalho mediante a melhoria das instalações, designadamente, concluindo o Novo Edifício do INAC destinado preferencialmente às áreas de maior exposição externa e recuperando os actuais edifícios 4, 5 e 6;

■ Na área do Governo Electrónico:

- Prosseguir o desenvolvimento do projecto SINAC (Sistema Integrado de Informação do INAC), alargando a análise funcional a todas as unidades orgânicas e integrando as aplicações, segundo uma filosofia de governo electrónico; este projecto visa prestar um serviço de excelência aos clientes, pela desmaterialização da análise e tratamento dos processos internos, segundo um modelo de “*workflow*”, possibilitando o acesso remoto aos serviços através de formulários electrónicos, incluindo o pagamento electrónico;
- Proceder à organização e gestão do arquivo inactivo com recurso às tecnologias de informação e comunicação;

■ Na área dos recursos humanos:

- Consolidar o sistema de avaliação do desempenho iniciado em 2004;
- Reforçar a capacidade técnica do INAC, mediante o recrutamento de pessoal qualificado;

■ Na área dos recursos financeiros:

- Melhorar o processo de cobrança da taxa de segurança.

### III – ACTIVIDADES PREVISTAS PARA O ANO DE 2006

Em ordem a atingir os objectivos explicitados o INAC propõe-se prosseguir as seguintes actividades:

**OBJECTIVO 1 – Licenciar, certificar, autorizar e inspeccionar entidades, infra-estruturas e equipamentos, em conformidade com as normas aplicáveis, melhorando, significativamente, os padrões de qualidade do atendimento aos clientes.**

#### **Na área da regulação:**

- Análise dos Compliance Check-Lists e State Aviation Activity Questionnaire do ICAO – Safety Oversight Assessment Programme (SOAP) e elaboração do respectivo relatório;
- Desenvolver os trabalhos de pré-auditoria do programa de avaliação do EUROCONTROL;
- Reavaliar, Acompanhar e Revalidar as Organizações de Manutenção PART145, COA (Parte M Sub parte G -Organizações de Gestão OGCA) e COTA (Operadores de Trabalho Aéreo);
- Completar os requisitos técnicos regulamentares para certificação de aeronaves constantes do anexo 2 do Regulamento 1592/2002 (Aeronaves ultraleves [DL n.º 238/2004] e aeronaves de construção amadora experimental);

#### **Infra-Estruturas e Navegação Aérea:**

- Realizar 30 inspecções a aeródromos e heliportos;
- Concluir a auditoria de certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea nos termos dos requisitos comuns estabelecidos pela Comissão Europeia;
- Concluir a versão final de 2006 do Plano Estratégico das Ajudas à Navegação Aérea;

#### **Na área de Operações:**

- Assegurar o plano de Inspeções SAFA em 100 inspeções anuais;
- Implementar o programa de supervisão contínua do sistema de reporte de ocorrências nos operadores;

**Na área de Regulação Económica:**

- Desenvolver acções de fiscalização e estudos de mercado que permitam verificar a (in)observância das regras de mercado relativamente à comercialização de títulos de transporte aéreo;
- Aprovar os Programas de Exploração para os serviços aéreos regulares e não regulares extracomunitários e intra-comunitários, bem como de voos isolados e respectivas alterações, bem como no que se refere à documentação técnica das companhias e das aeronaves;
- Aprovar os quantitativos de taxas de assistência em escala e de taxas de ocupação nos aeroportos do Continente e da Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira;
- Aferir os custos do INAC imputáveis à actividade de navegação aérea em rota, com vista à constituição da base nacional dos custos unitários afectos à actividade de navegação aérea em rota;
- Elaborar Previsões de Tráfego Comercial de Passageiros embarcados nos aeroportos nacionais para o ano de 2006;
- Acções de fiscalização no âmbito de voos não regulares extracomunitários e de voos em rotas sujeitas à imposição de obrigações modificadas de serviço público;

**Na área de Licenciamento de Empresas:**

- Acompanhar a performance económico-financeira dos operadores licenciados para a prestação de serviços de assistência em escala a terceiros (65 operadores);
- Análise e aprovação de licenças de operadores de handling (20 operadores);
- Criar indicadores mínimos de referência, por actividade, para efeito da verificação dos critérios de capacidade financeira dos operadores.

**Na área de Licenciamento Pessoal e Organizações de Formação:**

- No âmbito do Licenciamento de Pessoal Aeronáutico (Pilotos, TV, OOV e TMA) proceder à transferência de todas as licenças nacionais ICAO de pilotos particulares (A e H) para Licenças JAR-FCL, até Dezembro de 2006;
- Conversão das licenças ICAO de TMA's de técnicos de certificação de Organizações de Manutenção Parte 145 com aeronaves <a 5.700Kg até Setembro de 2006;
- Conversões das restantes licenças ICAO de TMA's (que não são pessoal de certificação) mas reúnem as condições, e trabalham também em Organizações de Manutenção Parte 145 em aeronaves inferiores a 5.700Kg até Dezembro de 2006;

- Criação de um Banco Nacional de Perguntas para pilotos particulares de Avião e de ultraleves;
- Nomeação de 16 Examinadores dos seguintes Aeroclubes de Torres Vedras (4), Leiria (1), Algarve (2), Coimbra (1), de Santarém (1) Portugal (4), Madeira (1), Aerovip (1), Costa Verde (1).

#### **Na área de Facilitação e Segurança:**

- Actualização dos programas nacionais de segurança da aviação civil, de formação e treino de segurança da aviação civil e de controlo da qualidade da segurança da aviação civil;
- Requalificação das infra-estruturas e equipamentos de segurança dos aeroportos nacionais e actualização dos programas de segurança das companhias aéreas e dos prestadores de serviços de assistência em escala;
- Concretização do plano de auditorias de segurança planeado para 2006, de modo a assegurar a eficácia do programa nacional de segurança da aviação civil e a monitorização do controlo da qualidade da segurança da aviação civil em Portugal;
- Desenvolvimento dos planos de contingência de gestão de crises, nomeadamente, “desvio e sequestro de aeronave”, “sabotagem em instalações” e “sabotagem em aeronave”.

#### **Na área da Medicina Aeronáutica:**

- Visitas e supervisão dos AMCs certificados, designadamente a Association of Aviation Medical Examiners (U.K.) e a Sociedade Espanhola de Medicina Aeronáutica e Espacial;
- Actividades de natureza científica e de investigação, mantendo colaborações com instituições de ensino superior, de investigação científica e afins, quer a âmbito nacional quer internacional;
- Reenquadramento de pessoal visando manter as actividades primárias da Certificação de acordo com as normas JAA e ICAO.

#### **OBJECTIVO 2 – Implementar um sistema de qualidade baseado no programa ICAO-SOAP, nos requisitos da EASA e normas ISO 9000.**

Desenvolver um sistema de auditorias internas, cuja primeira fase, incidirá nas Direcções de Aeronavegabilidade, Operações e Licenciamento de Pessoal.

**OBJECTIVO 3 – Dotar o sector de aviação civil de um sistema legislativo e regulamentar adequado.**

Elaborar os seguintes projectos legislativos:

- Relativo à certificação de aeródromos implementando as disposições do Anexo 14 à Convenção de Chicago;
- Relativo à sinalização de obstáculos à navegação aérea implementando as disposições do Anexo 14 à Convenção de Chicago relativas a este assunto;
- Relativo ao registo de aeronaves e atribuição de marcas de nacionalidade e matrícula, implementando nacionalmente as disposições previstas no Anexo 7 à Convenção de Chicago;
- Relativo às regras do ar e circulação aérea, implementando as disposições contidas no Anexo 2 à Convenção de Chicago;
- Relativo à certificação de organizações de prestação de serviço de navegação aérea implementando as disposições previstas no Anexo 11 à Convenção de Chicago e o regime sancionatório previsto no artigo 9º do Regulamento 549/2004;
- Relativo à Gestão arquivística, procedendo à elaboração das tabelas de selecção, definição do modelo de gestão do arquivo e conseqüente elaboração da proposta do instrumento legal adequado;
- Alteração do Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de Março, tendo em vista reorganizar o processo de cobrança da taxa de segurança;
- Relativo à actualização do regime do licenciamento do transporte aéreo intracomunitário e internacional, e do trabalho aéreo;
- Actualizar o regime aplicável à actividade columbófila nas áreas circundantes dos aeródromos;
- Concluir a actualização da legislação sobre servidões aeronáuticas e rádio eléctricas;
- Criar um diploma legal do sistema nacional de segurança da aviação civil, do regime de certificação de pessoal, sistemas e equipamentos, e do regime contra-ordenacional.

Elaborar os seguintes Regulamentos:

- Relativo à certificação das organizações de projecto, produção e manutenção de aeronaves, peças e componentes aeronáuticos;
- Relativo à certificação médica do pessoal aeronáutico;
- Relativo ao licenciamento do pessoal aeronáutico;
- Relativo à certificação dos operadores aéreos e operações de transporte aéreo comercial;

- Relativo ao regime aplicável aos aeródinos de voo livre e ultraleves;
- Relativo aos dispositivos de treino artificial de voo;
- Relativo ao Horário de Trabalho;
- Alterar o Regulamento das Ajudas de custo;
- Concluir a elaboração do conteúdo técnico dos regulamentos do INAC sobre Regras do Ar, Telecomunicações Aeronáuticas, ESARR 1 e ESARR 6;

**OBJECTIVO 4 – Aumentar a produtividade do trabalho mediante a melhoria das instalações, designadamente, concluindo o Novo Edifício do INAC destinado preferencialmente às áreas de maior exposição externa e recuperando os actuais edifícios 4, 5 e 6.**

O INAC debate-se, há longos anos, com uma grave insuficiência no domínio das instalações as quais não permitem, actualmente, que o desenvolvimento das suas actividades se desenvolva com as condições necessárias a uma moderna organização, designadamente, na área do atendimento aos diversos clientes que, diariamente, afluem ao Instituto.

Por outro lado, as deficientes condições de trabalho que os funcionários, neste momento, desfrutam, resultantes da insuficiência das instalações actualmente existentes, implicam que os níveis de produtividade fiquem aquém do desejável.

Para superar estas dificuldades, foi lançado concurso público de empreitada visando a construção de um novo edifício, junto às actuais instalações do INAC, na zona do aeroporto de Lisboa.

O referido concurso público teve início no primeiro semestre de 2003, estando, neste momento, em fase de conclusão de construção.

A entrada em funcionamento deste equipamento constitui um passo essencial para que o INAC, para além de começar a ter condições para prestar um serviço de excelência aos clientes, possa também proporcionar um ambiente de trabalho aos nossos trabalhadores, tendo em vista um aumento de produtividade, que será potenciado com a entrada em exploração da 1.ª fase do projecto de informatização do Licenciamento de Pessoal Aeronáutico.

Considera-se, por conseguinte, que a entrada em funcionamento destas instalações representa uma peça fundamental na estratégia definida para a importante área de “Atendimento”, tendo em vista alcançar o INAC a padrões de excelência, de modo a poder ombrear com as Autoridades Aeronáuticas europeias de referência.

**Na área do Governo Electrónico:**

**OBJECTIVO 5 – Prosseguir o desenvolvimento do projecto SINAC (Sistema Integrado de Informação do INAC), alargando a análise funcional a todas as unidades orgânicas e integrando as aplicações, segundo uma filosofia de governo electrónico; este projecto visa prestar um serviço de excelência aos clientes, pela desmaterialização da análise e tratamento dos processos internos, segundo um modelo de “*workflow*”, possibilitando o acesso remoto aos serviços através de formulários electrónicos, incluindo o pagamento electrónico;**

No âmbito do Governo Electrónico o INAC tem em desenvolvimento 2 projectos, considerados estruturantes e estruturadores da sua actividade, que, uma vez implementados, potenciam a qualidade dos serviços prestados aos diversos clientes.

O mais importante destes projectos foi iniciado em Março de 2003, sendo designado, internamente, por “Projecto de Atendimento Geral” (AG) que, para além de responder às necessidades de gestão interna nos domínios da informação e comunicação, tem como objectivo último a prestação de um serviço de Excelência aos clientes (cidadãos e empresas) que se relacionam com o INAC, numa lógica de governo electrónico, inserindo-se na estratégia definida pela Unidade de Missão para a Informação e Conhecimento (UMIC), designadamente no que se refere a:

- Serviços Públicos orientados para o cidadão;
- Administração Pública moderna, eficiente e transparente;
- Serviços próximos dos cidadãos;
- Adesão aos serviços públicos interactivos.

**O projecto SINAC compreende três fases:**

- A primeira fase refere-se ao desenvolvimento da Aplicação LPE – Licenciamento de Pessoal Aeronáutico e implementação dos respectivos formulários electrónicos, incluindo os exames assistidos por computador;
- A segunda fase inclui o desenvolvimento aplicacional de outras unidades orgânicas, a implementação dos formulários electrónicos aplicáveis às restantes áreas e o desenvolvimento do portal do INAC.
- A terceira fase do SINAC envolverá a revisão de todos os sistemas e subsistemas aplicacionais existentes e a desenvolver, procedendo à integração de todas as aplicações sectoriais.

O processo iniciou-se com o Concurso Público publicado na III Série do Diário da República, em 11 de Agosto de 2003.

Em 2006 iniciar-se-á o desenvolvimento da 2ª fase do SINAC, abrangendo as áreas de AJUR, REGE, INFRA-ESTRUTURAS e o Portal do INAC.

Também no ano de 2006 proceder-se-á à integração dos sistemas de informação da AER e das OPS no SINAC, interagindo com o Portal do INAC.

Em 2006 entrarão em exploração as aplicações SINAC – LPF, que se destina a gerir o *workflow* de licenciamento de pessoal aeronáutico e SINAC – SEAC que faz a gestão dos exames assistidos por computador.

**OBJECTIVO 6 – Proceder à organização e gestão do arquivo inactivo com recurso às tecnologias de informação e comunicação.**

O INAC é possuidor de um acervo documental de elevado interesse histórico acumulado durante mais de meio século.

Com o objectivo de salvaguardar esse acervo foi iniciado, em 2003, um processo de reorganização de toda a área do arquivo definitivo e intermédio que, numa fase posterior, fez apelo às Tecnologias de Informação e Comunicação.

No ano de 2006 dar-se-á continuidade ao trabalho já desenvolvido no corrente ano o projecto de “Digitalização e Gestão electrónica de Documentos”.

O presente projecto tem por objectivo não só dotar o Instituto de uma Portaria de gestão arquivística, diploma que decorre de exigências legais, mas também de um repositório informático integrável no SINAC e facilmente acessível pelos colaboradores do Instituto e pelos seus clientes.

Durante o ano de 2006, prevê-se finalizar os trabalhos de elaboração da tabela de selecção de documentação tendo em vista a aprovação e publicação de portaria acima referida.

Nesse sentido finalizar-se-á a triagem da documentação existente no arquivo inactivo, por referência às tabelas de selecção em fase de elaboração, procedendo-se à informatização e digitalização faseada do referido arquivo.

Proceder a “levantamentos” tendentes a agrupar documentação tendo em vista a sua classificação em “tipo de arquivo”, elaborar propostas e instrução de processos relativos a convites públicos para aquisição de serviços de digitalização, tendo por base legal o Decreto-Lei nº 197/99 de 8 de Junho, bem como acompanhamento dos processos de digitalização, são objectivos a prosseguir com vista à boa organização do acervo arquivístico e documental.

**Na área dos recursos humanos:**

**OBJECTIVO 7 – Consolidar o sistema de avaliação do desempenho (SIADAP) iniciado em 2004**

Durante o ano de 2005 foi elaborado um regulamento sobre o sistema de avaliação do desempenho para o INAC, o qual tendo em conta os desenvolvimentos sobre esta matéria que entretanto foram produzidos no âmbito da Administração Pública, irá ser objecto de melhoria.

Neste âmbito proceder-se-á à consolidação do SIADAP, através de uma melhor articulação com a DGAP.

**OBJECTIVO 8 – Reforçar a capacidade técnica do INAC, mediante o recrutamento de pessoal qualificado**

O quadro de pessoal permanente do INAC tem-se revelado insuficiente para o cumprimento pleno das diversificadas atribuições estatutárias.

Durante o ano de 2006 proceder-se-á ao levantamento de necessidades efectivas de pessoal permanente, tendo em vista a elaboração de proposta para a abertura de concurso público de recrutamento.

No decurso do ano de 2006 será elaborado um documento sobre política de formação por ser considerado factor chave para o sucesso futuro do Instituto, o qual terá em consideração as características específicas do exercício de funções no INAC, quer no âmbito nacional quer internacional.

**Na área dos recursos financeiros:**

**OBJECTIVO 9 – Melhorar o processo de cobrança da taxa de segurança.**

Grande parte da receita do INAC provém das cobranças da taxa de segurança, cujo enquadramento legal está definido no Decreto-Lei nº. 102/91, de 8 de Março, com as alterações previstas no Decreto-Lei 11/2004, de 9 de Janeiro.

Constitui, portanto, uma área de suma importância, uma vez que dela depende a autonomia financeira do Instituto.

Com o objectivo de proceder a um controlo eficaz da qualidade da informação fornecida pelos operadores de transporte aéreo e autoridades aeroportuárias, iniciou-se o desenvolvimento, em 2003, de um projecto de re-engenharia dos processos administrativos relativos à cobrança da taxa de segurança.

Durante o ano de 2006 prevê-se o desenvolvimento aplicacional o qual pretende melhorar o controlo do sistema de informação das taxas de segurança e reduzir o respectivo prazo de cobrança.

O projecto prevê que todos os operadores que interagem com a taxa de segurança procedam ao reporte de informação relevante e, quando o caso for aplicável, à autoliquidação da respectiva taxa.

Nessa medida, proceder-se-á à alteração da legislação relevante.

**IV – RECURSOS FINANCEIROS E HUMANOS E SUA AFECTAÇÃO****Recursos financeiros**

De acordo com o orçamento de funcionamento elaborado para o ano de 2006, prevê-se que a receita e a despesa tenham a seguinte expressão (valores em euros):

**Receita:**

Taxa de segurança	31.046.000
Outras taxas	3.139.200
Receitas diversas	345.200
<b>Receita total</b>	<b>34.530.400</b>

**Despesa:**

Despesas com o pessoal	7.279.324
Aquisição de bens e serviços	3.519.890
Transferências	23.568.936
Outras despesas correntes	6.500
Despesas de capital	155.750
<b>Despesa total</b>	<b>34.530.400</b>

Em termos comparativos com o ano de 2005 e relativamente à receita prevê-se um crescimento de 5,39% dos valores da taxa de segurança, face à estimativa média de crescimento do transporte aéreo de passageiros.

Relativamente às outras taxas prevê-se um crescimento razoável, não só pela sazonalidade de algumas delas, mas também porque está prevista uma actualização generalizada tendo por referência os custos efectivamente suportados com os serviços prestados, e que se estima da ordem dos 3,8%.

Relativamente à despesa e no que se refere a pessoal verifica-se um crescimento de 2,75% relativamente ao ano de 2005, o que, se tivermos em conta que existiu algum reforço dos quadros superiores do Instituto, parece-nos adequado o aumento percentual previsto.

O orçamento de investimento (PIDDAC) desdobra-se pelos seguintes programas (Valores em euros):

Informatização do "Atendimento Geral"	400.000
Informatização do Arquivo	200.000
Reengenharia da taxa de segurança	100.000
Rede informática do INAC	150.000
Novo edifício	614.806 *

\* Fundos provenientes do Capítulo 50 do OE

Conforme se pode verificar o orçamento de investimento destina-se, quase em exclusivo, a financiar os projectos estruturantes, como o do atendimento geral, da informatização do arquivo definitivo e intermédio do INAC e a reengenharia do processo de cobrança da taxa de segurança.

**Recursos Humanos**

Durante o ano de 2005 procedeu-se ao reforço do quadro de técnicos superiores, com a conclusão dos concursos públicos de recrutamento, abertos em 2003, para as áreas de controlo, licenciamento e inspecção.

Esta situação veio melhorar a capacidade de resposta do Instituto, minorando as lacunas apontadas por organismos internacionais do sector da aviação civil de que Portugal faz parte e que têm competências para efectuar auditorias ao INAC, designadamente, ICAO, JAA e FAA.

De acordo com os elementos quantitativos constantes no mapa abaixo, a proporção de técnicos superiores no total dos trabalhadores do INAC é, actualmente, de 37%.

Dirigentes	41
Consultores	1
Técnicos Superiores	67
Técnicos	10
Técnicos Especialistas	46
Apoio Geral e Qualificado	15
Soma	180
Prestadores de Serviços e Avençados	41
Total	221

No tocante à formação profissional, para além de um plano de formação específico destinado aos trabalhadores admitidos no âmbito do processo de recrutamento em curso, estima-se que os restantes trabalhadores afectem cerca de 800 dias a actividades de formação profissional.

## V – GLOSSÁRIO

### GLOSSÁRIO DE ABREVIATURAS

- OACI – International Civil Aviation Organization
- CEAC – European Civil Aviation Conference
- EU – Union Europee
- ISO – Internacional Organization for Standardization
- EUROCONTROL – European Organization for the Safety of Air Navigation
- ESARR – Eurocontrol Safety Regulatory Requirements
- ILS - Instrument Landing System
- TRTO's – Type Rating Training Organization
- FTO's – Flight Training Organization
- MTO's – Maintenance Training Organization
- TV – Técnico de Voo
- OOV – Oficial de Operações de Voo
- TMA – Técnico de Manutenção Aeronáutico
- CAP – Certificado de Aptidão Profissional
- CIA – Circular de Informação Aeronáutica
- EASA – European Agency Safety Aviation
- AMC – Centro de Medicina Aeronáutico
- JAA – Joint Aviation Authorities
- COTA – Certificado de Operador de Trabalho Aéreo
- COA – Certificado de Operador Aéreo
- CAT – Categoria
- SOAP – Safety Oversight Assessment Programme

