

PLANO DE ACTIVIDADES

2 0 0 7

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 Internos	pág. 4
1.2 Factores Externos	pág. 5
II – OBJECTIVOS E ESTRATÉGIAS	pág. 6
III – ACTIVIDADES PREVISTAS PARA O ANO DE 2007	pág. 9
IV – RECURSOS FINANCEIROS E HUMANOS E SUA AFECTAÇÃO	pág. 28
V – GLOSSÁRIO	pág. 33

I – NOTA INTRODUTÓRIA

Considerando o disposto, no Decreto-Lei nº 183/96, de 27 de Setembro, que define os princípios a que deve obedecer a elaboração do plano e relatório anual de actividades dos serviços e organismos da Administração Pública e Institutos Públicos;

Considerando ainda a Lei nº 3/2004, de 15 de Janeiro, que aprova a lei-quadro dos Institutos Públicos, designadamente no seu Artigo 41.º: "Carecem de aprovação do ministro da tutela:

a) o plano de actividades, o orçamento, o relatório de actividades e contas;"

Considerando os Estatutos do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), Anexos ao Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, designadamente nos Artigos 2.º e 13.º e ainda, o disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 95/99, de 25 de Agosto, foi elaborado o presente Plano de Actividades para o ano de 2007, por se tratar de um instrumento estratégico de gestão previsional com vista a hierarquizar opções, programas, acções e mobilizar recursos da organização.

Face a este enquadramento importa referir que a actividade desenvolvida pelo INAC abarca uma multiplicidade de vectores da aviação civil.

Nos termos dos Estatuto aprovados pelo Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, o INAC é o organismo responsável por assegurar o bom ordenamento de todas as actividades da aviação civil, devendo assegurar as 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".

O INAC desenvolve assim a sua missão de supervisão de segurança garantindo que toda a actividade aeronáutica decorra segundo padrões apropriados executados por empresas idóneas e por pessoal competente.

Para assegurar as funções a que está acometido, conta actualmente com 211 colaboradores, incluindo órgãos sociais.

A actividade do Instituto reflecte-se, de forma directa, nas entidades do sector da aviação civil que actuam em território nacional, mas cujos reflexos passam além fronteiras.

Neste contexto torna-se imperioso que o seu quadro de pessoal seja altamente especializado.

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

1.1 – Factores Internos

O INAC segue as orientações emanadas do XVII Governo Constitucional, em consonância com os objectivos e estratégias previstos no programa do Governo.

Neste âmbito, nas orientações específicas de curto e médio prazo para o sector aeronáutico, prevê-se a implementação de um sistema aeroportuário apostado num transporte aéreo mais moderno e competitivo, operado em conformidade com os mais elevados padrões de segurança, mais respeitador do ambiente e dos direitos dos passageiros, qualificando Portugal como uma importante plataforma de tráfego no contexto intercontinental.

Para o bom desempenho destas orientações o INAC depende, em grande medida, da qualidade e da quantidade dos seus Recursos Humanos, neste caso cerca de 60 funcionários técnicos, conforme estudo da Deloitte & Touche, S.A. entregue no início do presente ano à Tutela.

Certos desta evidência têm-se desenvolvido esforços no sentido de fortalecer o conhecimento técnico, quer pelo incremento da formação em exercício aos seus colaboradores, quer mediante o recrutamento de técnicos superiores de reconhecido valor acrescentado para a organização, tendo em vista dotar este Instituto dos meios humanos necessários ao bom cumprimento da missão que lhe está atribuída.

No domínio da reorganização dos processos internos de referir a reengenharia de procedimentos, com o objectivo de simplificar tarefas e ajustar a padrões de trabalho mais eficientes e eficazes.

Igualmente no que concerne à Sociedade de Informação, tendo em vista prestar um serviço de excelência aos vários tipos de clientes e, por essa via, posicionar o Instituto como uma organização de referência no contexto das Autoridades Aeronáuticas Europeias.

Outro dos desígnios que está a ser seguido afincadamente por este Instituto é o de dotar a Instituição com competências elevadas, apoiadas pelas mais recentes tecnologias disponíveis no mercado, com predomínio das componentes técnica e tecnológica, não descurando a componente de controlo da gestão dos meios materiais e financeiros de que deve dispor em contexto de autonomia responsável.

No plano regulamentar seguimos as orientações estratégicas de adaptar a regulação do sector e clarificar o papel dos diferentes “stakeholders”, bem como melhorar a legislação e regulamentação relativas aos diversos sectores de actividade, com principal destaque para a regulamentação referentes à certificação dos aeródromos.

No plano financeiro prevê-se manter a sustentabilidade económico financeira e o reforço da autonomia face ao Orçamento de Estado mediante uma gestão rigorosa do domínio da despesa com a implementação de um programa de alteração de procedimentos (reengenharia), acompanhado por uma revisão e reestruturação das taxas e outras receitas, com vista ao aumento da receita. Recorde-

se que as aeronaves registadas em Portugal duplicaram nos últimos anos, com as inerentes obrigações de intervenção por parte do INAC.

No âmbito da reabilitação dos espaços, decorrentes da transição dos serviços de contacto directo com o utente, para o Novo Edifício, esta implica a necessidade de adequação dos serviços face à reafecção de áreas de trabalho, sendo de prever a reabilitação dos actuais edifícios, para melhor corresponder às actividades diárias da organização.

1.2 – Factores Externos

Com o alargamento da comunidade a 25 Estados-membros, 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, pois, reforçar o acompanhamento dos desenvolvimentos da problemática comunitária, sem esquecer todos os espaços a que a globalização confere relevância, designadamente impondo-se novas formas de actuação cada vez mais céleres e exigentes. Estas exigências decorrentes da evolução do sector, é influenciado pelas transformações económicas e legislativas do sector da aviação, impulsionadas pelo efeito do direito comunitário no sentido da liberalização e da concorrência, evidenciando uma tendência crescente de alteração das regras de mercado.

Por outro lado, existe um incremento na tendência para que a Comissão Europeia e demais organismos internacionais reguladores das actividades da aviação civil, designadamente ICAO, EASA, Eurocontrol, de entre outros, exerçam papeis mais interventores no sector da aviação.

Estamos perante novos desafios, face não só às crescentes exigências dos padrões de segurança, mas também pela elevada complexidade tecnológica do sector, com patamares de qualidade cada vez mais elevados.

De acordo com as orientações estratégicas e Plano de Acção apresentados recentemente pela Tutela dentro do desenvolvimento adequado do Sistema Aeroportuário Nacional, confere no seu plano de acção novos estatutos para o órgão regulador do sector da aviação civil. Neste contexto será desejável que o INAC seja enquadrado no conjunto das organizações já consideradas Entidades Administrativas Independentes, como por exemplo a Autoridade da Concorrência, que deverá permitir formas de actuação mais céleres e de maior eficiência e eficácia organizacional face aos novos desafios, nos vários domínios da aviação civil, designadamente em acções concretas que garantam o funcionamento harmónico do sector, bem como nos domínios da segurança nas suas duas vertentes de segurança de voo (safety) e segurança de pessoas e bens (security).

Ainda de relevar que a organização tem também acções de coordenação e intervenção com outros reguladores, como por exemplo a Autoridade da Concorrência, uma vez que o INAC está investido de poderes de autoridade do sector de aviação civil.

II – OBJECTIVOS E ESTRATÉGIAS

Como refere o Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, o INAC é uma entidade reguladora com autonomia administrativa e financeira e património próprio, com funções de supervisão, orientação, regulamentação e inspecção das actividades do sector da aviação civil.

Neste contexto, compete ao INAC, para a prossecução das suas atribuições, licenciar, certificar, autorizar e homologar as actividades e os procedimentos, das entidades, do pessoal, das aeronaves, das infra-estruturas, dos equipamentos sistemas e demais meios afectos à aviação civil e cujo exercício, qualificações e utilização estão condicionados, nos termos da lei, por regulamentos e normas aplicáveis à prática de tais actos.

Estamos perante um universo de clientes que vão desde 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.

Mas entendemos também 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 vêem os seus direitos acautelados e salvaguardados, através dos serviços de protecção ao consumidor e informação ao cliente, de entre outros.

Tudo isto tendo sempre presente um conjunto de valores pelos quais nos pautamos tais como:

- A qualidade dos serviços a prestar;
- Rigor autonomia, responsabilização e flexibilidade na gestão;
- Foco da actividade centrado no cliente;
- Dedicção, competência, produtividade e responsabilização dos profissionais;
- Trabalho em equipas multidisciplinares, e disponibilidade para a mudança.

O INAC continuará a desenvolver em 2007, 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, que devem estar sempre presentes nas preocupações de todos os seus profissionais, a saber:

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

Tendo por base estes seis vectores estruturantes da actividade, enunciam-se seguidamente os principais objectivos do INAC para o ano de 2007:

1. Segurança da aviação civil e transporte aéreo.
 - Promover a segurança da aviação civil de uma forma integrada e eficiente, promovendo a regulação e regulamentação do sector, através:
 - Melhoria de resultados nas auditorias efectuadas por organizações internacionais;
 - Aumento do número de inspecções / fiscalizações.

2. Qualidade dos serviços prestados
 - Aumentar a qualidade dos serviços prestados, promovendo as ferramentas e-government e os sistemas de garantia da qualidade, reduzindo prazos de execução;
 - Continuação das fases II e III do projecto de Atendimento Geral;
 - Continuidade no processo de digitalização de todo o acervo histórico do INAC.

3. Recursos humanos do INAC
 - Desenvolver uma política de recursos humanos, que permita um claro reforço da competência dos quadros, reflectindo-se no aumento da satisfação dos seus colaboradores;
 - Preparação do projecto de formação de forma adequada aos desígnios do sector da aviação civil;
 - Continuidade no aprofundamento do SIADAP.

4. Finanças do INAC
 - Manter a sustentabilidade económico financeira do INAC e manter uma contribuição positiva para o Orçamento de Estado;
 - Reformulação do processo de cobrança das taxas de segurança.

5. Instâncias internacionais

- Garantir maior participação nas instâncias internacionais no sentido de defender os interesses nacionais, sectoriais ou do próprio INAC e reforçar a influência nacional nas decisões internacionais.

6. Estrutura Organizacional

- Projecto de Rearranjo dos espaços dos edifícios 4, 5, e 6 do INAC, primeira fase.

III – ACTIVIDADES PREVISTAS PARA O ANO DE 2007

Mantendo a mesma ordenação para atingir os objectivos genéricos referenciados o INAC propõe-se prosseguir as seguintes actividades, quantificados sempre que possível e com os meios humanos afectos às várias intervenções:

OBJECTIVO 1 – Segurança da aviação civil e transporte aéreo.

Na área da facilitação e segurança:

Nesta área de intervenção os principais objectivos a atingir no ano de 2007 são:

- Certificação dos elementos de segurança privada necessários à operação dos sistemas e equipamentos de segurança da aviação civil dos aeroportos nacionais;
- 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;
- Actualização do Programa Nacional de Formação e Treino de Segurança da Aviação;
- Desenvolvimento do Plano de Auditorias de Segurança para 2007, de forma a assegurar a avaliação e eficácia do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e a monitorização do controlo da qualidade da segurança da aviação civil em Portugal.

Actividades a desenvolver visando atingir os objectivos acima expressos e quantificados sempre que possível:

- Efectuação de 5 auditorias a aeroportos, 6 a transportadoras aéreas e 6 a prestadores de serviços;
- Participação, com um inspector, numa auditoria da OACI, numa da CEAC e em 2 inspecções da União Europeia;
- Realização de 3 acção de formação no âmbito da segurança da aviação civil (auditores, formadores e gestores);
- Realização de exames de certificação de pessoal de segurança;
- Realização de 12 testes inopinados do sistema de segurança, em todos os aeroportos nacionais.

Na área de Infra-estruturas e Navegação Aérea:

- Concretizar durante o ano de 2007 a realização de 38 inspecções a infra-estruturas aeroportuárias (aeroportos, aeródromos e heliportos). Neste âmbito efectuar em simultâneo a formação complementar de 4 técnicos, dois engenheiros civis e dois técnicos de aeródromos;

- Prosseguir a supervisão de segurança operacional dos Prestadores de Serviços de Navegação Aérea, dos Prestadores de Serviços CNS e de AFIS, sendo que nesta matéria prevê-se proceder a 3 inspeções e auditorias da NAV Portugal, dos aeródromos com AFIS e dos aeródromos com serviços de CNS. Neste âmbito efectuar a formação complementar de 4 técnicos;
- Elaborar e apresentar o relatório final com a proposta de Plano Estratégico Nacional para as Rádio Ajudas à Navegação Aérea;
- Concluir as propostas de actualização da legislação sobre Servidões Aeronáuticas e Rádio Eléctricas;
- Concluir a certificação dos AFIS e dos Prestadores de Serviços CNS nos termos dos Requisitos Comuns estabelecidos pela Comissão Europeia;
- Concluir os processos de solução das “não conformidades” detectadas pelo EUROCONTROL na sua auditoria de Junho de 2006;
- Concluir a transposição da ESARR 1 (reorganização do INAC como Autoridade Supervisora Nacional, de acordo com os Regulamentos da Comissão Europeia);

Na área de Operações:

- Reforço do plano de Supervisão Contínua dos Operadores, com a efectivação de 310 acções de inspecção, com a utilização de 2 Chefias de Departamento, 2 Técnicos Superiores, e recurso a 6 prestadores de serviço externos ao Instituto (pilotos);
- Manter o plano de Inspeções SAFA, prevendo-se executar 100 acções de inspecção, com a utilização de 2 Chefias de Departamento, 2 Técnicos Superiores, e recurso a 6 prestadores de serviço externos ao Instituto;
- Supervisão do Prestador de Serviços AIS, prevendo-se 3 acções de inspecção;
- Estabelecer uma base de dados de ocorrências com o GPIAA, envolvendo 1 Chefia de Departamento e 1 Técnico Superior;
- Finalização do processo de publicação de cartas aeronáuticas 1/500.000, envolvendo 1 Chefia de Departamento e 1 Técnico Especialista;
- Projecto para a integridade dos dados aeronáuticos no âmbito do CHAIN / EUROCONTROL, com envolvimento de 1 Chefia de Departamento e 1 Técnico Superior e ainda com recurso a 1 Técnico Superior em requisição à NAV e IGEOE.

Na área de Licenciamento de Empresas:

- No universo de cerca de 40 operadores é previsível o seguinte quadro de referência:
- Licenciamento de operadores aéreos e de operadores de trabalho aéreo: 1 parecer/requerimento por operador;
- Elaborar pareceres técnicos, para efeitos de manutenção da licença, relativos à capacidade financeira dos operadores: 1 parecer técnico/operador licenciado;

- Elaborar pareceres técnicos relativos à capacidade financeira para efeitos de certificação TRTO, FTO e MTO 1: parecer/requerimento por operador;
- Elaborar pareceres técnicos relativos à aprovação de contratos de locação de aeronaves entre operadores: 1 parecer técnico/requerimento;
- De acordo com as informações até ao momento disponíveis, cerca de 80 entidades terão as suas licenças de acesso à actividade de assistência em escala caducadas, pelo que se estima que se terá de analisar os processos destas entidades durante o ano de 2007;
- Realização de inspecções e verificações técnicas às empresas licenciadas para Self-Handling, acompanhamentos económico-financeiros às performances anuais dos prestadores de serviços e controlo das validades dos seguros obrigatórios para exercício da actividade de Handling. Prevê-se a realização de 5 missões de inspecção e verificação técnica nos Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Açores e Madeira. Quanto à realização de acompanhamentos económico-financeiros, a previsão é de pelo menos 50 análises às performances anuais das empresas prestadoras de serviços;
- Análise do conteúdo dos manuais de procedimentos das empresas licenciadas e verificação do cumprimento dos requisitos estabelecidos em:
 - ICAO Anexos 6, 9, 13, 16, 17e 18
 - ATA AHM
 - IATA PSCRM
 - ATA DGR Manual
 - ATA Live Animals Regulations
 - JAR-OPS
 - Regulamentação CEE
 - Legislação Nacional/INAC
- Estima-se para 2007 a aprovação de 10 manuais e 20 emendas aos manuais já aprovados;
- Analisar os requerimentos e documentos adjacentes ao pedido de emissão de CAP (Operador de assistência em escala, técnico de tráfego de assistência em escala – passageiros, técnico de tráfego de assistência em escala – placa, carga e correio). O universo de potenciais detentores de CAP é de cerca de 4000. Estima-se que para o ano de 2007, farão o requerimento do CAP cerca de 400 operadores;
- Analisar os conteúdos programáticos dos cursos de formação;
- Verificação do cumprimento dos requisitos e emissão do certificado de homologação dos cursos. Prevê-se para o ano de 2007 a homologação de cerca de 15 cursos de formação relacionados com a actividade de assistência em escala;

Na área de Aeronavegabilidade:

- Promover a realização de auditorias para reavaliação e acompanhamento das Organizações de manutenção Parte 145 (23) e dos Operadores de Transporte Aéreo COA (Sub parte G da Parte M) (24);
- Revalidação dos sistemas de manutenção dos Operadores de Trabalho Aéreo COTA (23) de acordo com o Regulamento (EC) 2042, de 20 de Novembro de 2003, Decreto-Lei n.º 66/03, de 7 de Abril, e Regulamento do INAC n.º 21/2003, de 20 de Maio, bem como completar e actualizar os correspondentes procedimentos internos e publicações de CTI's;
- O Regulamento 2042, de 20 de Novembro de 2003, impõe o acompanhamento das organizações Parte 145 nos aspectos relacionados com a reavaliação e alteração da certificação das organizações de manutenção e o Decreto-Lei nº289/2003 e a Portaria n.º 485/93 impõem a revalidação dos serviços de manutenção, dos certificados de Operador Aéreo e de Certificados de Operador de Trabalho Aéreo. De modo a dar cumprimento ao exposto no parágrafo anterior torna-se necessário efectuar acções de organização e preparação de processos de auditorias, auditorias às Organizações de manutenção e aos Operadores Aéreos. O Tempo de desenvolvimento é contínuo no decurso do ano e envolve 8 Técnicos Superiores e 2 Técnicos Especialistas e recursos externos do JAA EASA Training Unit;
- Promover a realização de auditorias para aprovação de Organizações de Projecto DOA's quando solicitadas pela EASA e concluir a publicação dos procedimentos internos e CTI's de acordo com a legislação – Decreto-Lei n.º 66/03, de 7 de Abril, e Regulamento 1702/2003, de 24 de Setembro;
- O Regulamento 1702, de 24 de Setembro de 2003, impõe a aprovação de Organizações de Fabrico – POA. De modo a dar-lhe cumprimento torna-se necessário efectuar um conjunto de acções de elaboração de procedimentos internos, participação na elaboração de Regulamentos, publicação de Circulares Técnicas de Informação, Emissão de Certificados de Navegabilidade, além da efectivação de Auditorias às Organizações de Produção. O tempo de desenvolvimento é contínuo durante o ano e prevê o recurso a 4 Técnicos Superiores do Instituto;
- Promover o acompanhamento do controlo de navegabilidade das aeronaves que constituem a frota dos operadores de acordo com a legislação – Decreto-Lei n.º 66/03, de 7 de Abril, e Regulamento 2042, de 20 de Novembro de 2003, bem como do sistema de reporte de ocorrências de acordo com o Regulamento INAC n.º 20/2003, de 13 de Maio. O tempo de desenvolvimento é contínuo e envolve 4 Técnicos Superiores;
- Promover a realização de auditorias tendo em vista a certificação de aeronaves (50) e ao acompanhamento das aprovações e modificações (Parte 21) no âmbito do contrato de prestação de serviços com a EASA, bem como completar e actualizar os procedimentos internos e publicações de CTI's de acordo com o Regulamento 1702/2003, de 24 de Setembro. Tempo de desenvolvimento contínuo e envolve 4 Técnicos Superiores;

- Proceder à reemissão dos Certificados de Navegabilidade, Certificados de Ruído e Licenças Provisórias de voo de acordo com o Regulamento 1702/2003, de 24 de Setembro;
- Início da certificação das organizações Sub parte F (equivalente para a aviação geral do JAR 145 e OTE 37/79) de acordo com o Regulamento 2042/2003, de 20 de Novembro. Utilizada a derrogação prevista no Regulamento 2042/2003, de 20 de Novembro;
- Promover a participação de Técnicos da AER na elaboração de regulamentos associados aos Regulamentos EASA 2042, de 20 de Novembro de 2003, 1702, de 24 de Setembro de 2003, 1592, de 15 de Julho de 2002, e Decretos-Lei n.º 66/2003, de 7 de Abril, 289/2003, de 14 de Novembro, e 238/2004, de 18 de Dezembro;
- Promover a participação de Técnicos da AER no processo de acompanhamento e aprovação de dispositivos de treino artificial JAA dos Operadores Nacionais. De acordo com o JAA OPS 1 é necessário em articulação com as Direcções de Licenciamento (LPF) e das Operações (OPS), a certificação dos simuladores de voo para formação dos pilotos comerciais. Tempo de desenvolvimento contínuo e envolve 1 Técnico Superior do INAC e recursos externos ICAO/JAA Training Unit;
- Promover a participação de técnicos da AER no programa de Inspeções de aeronaves SAFA/ICAO. De acordo com a ICAO é necessário, em colaboração com a Direcção das Operações (OPS), a participação em inspeções SAFA de Técnicos da AER. Tempo de desenvolvimento contínuo e envolvendo recursos internos, 1 Técnico por cada inspeção SAFA, 3 Técnicos Superiores mais 5 Técnicos Especialistas, e recursos externos da ICAO/JAA Training Unit;
- Correção das Não Conformidades apontadas na auditoria EASA realizada em Setembro de 2005.

Na área de Regulação Económica:

- Promover a defesa dos direitos dos passageiros através da análise de reclamações, acções de fiscalização, cooperação com entidades externas e campanhas de divulgação;
- Contribuir para a definição das Obrigações modificadas de Serviço Público e para o seu lançamento, supervisionar e fiscalizar a sua execução, trimestralmente, através da aprovação de Programas de Exploração e da elaboração de Relatórios de Execução;
- Assegurar a revisão das Obrigações de Serviço Público impostas à exploração da rota Funchal / Porto Santo / Funchal, bem como a análise e monitorização das ofertas apresentadas pelas transportadoras aéreas e aprovadas pelo INAC;
- Preparar e acompanhar a preparação e exercício da Presidência Portuguesa da UE a decorrer no 2º semestre de 2007, na directa dependência e coordenação do Gabinete de Sua Excelência o Ministro do MOPTC;
- Assegurar a chefia da delegação nacional para diversos “dossiers” da responsabilidade do INAC durante a preparação e o exercício da Presidência Portuguesa, designadamente os relacionados com as questões económicas e relações externas;
- Preparar os trabalhos relacionados com a 36ª Sessão da Assembleia da ICAO no âmbito dos respectivos Comitês;
- - Aprovar os Programas de Exploração dos serviços aéreos regulares e não regulares extra-comunitários e intra-comunitários quando operados por transportadoras extra-comunitárias, bem como de voos isolados e respectivas alterações;
- Aprovar os pedidos de sobrevoos e escalas técnicas do território nacional por transportadoras extra-comunitárias, assim como, de escalas técnicas em voos comerciais em aeródromos militares, quando realizadas por aeronaves estrangeiras;
- Aprovar os quantitativos de taxas de assistência em escala e de taxas de ocupação nos aeroportos do Continente e das 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;
- Avaliar os sistemas de incentivos financeiros atribuídos pelos aeroportos nacionais às transportadoras aéreas que pretendam explorar novas rotas, bem como realizar operações em horários de menor procura, de forma a torná-los conformes com as disposições constantes da Comunicação da Comissão (2005/C 312/01), de 9 de Dezembro;
- Apurar o tráfego internacional das transportadoras aéreas nacionais para a emissão das declarações de isenção de IVA nos termos do código do IVA;

- Elaborar as Previsões de Tráfego Comercial de Passageiros embarcados nos aeroportos nacionais para os anos de 2006-2010;
- Preparar os dados estatísticos em função dos pedidos efectuados pela Auditoria Ambiental no âmbito do Sistema Nacional de Inventário de Emissões Antropogénicas por Fontes e Remoção por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos (INERPA);

Na área de Licenciamento Pessoal e Organizações de Formação:

Licenciamento de Pessoal Aeronáutico (Pilotos, TV, OOV e TMA):

- Implementar novas aplicações informáticas para as licenças de Pilotos de Ultraleves, de Balão e de Oficiais de Operação de Voo de forma a terem a nova formatação, bem como revisão dos procedimentos do Manual de Procedimentos do LPF, que são cobertos por esta aplicação informática;
- Recurso a contratação de Serviços da Casa da Moeda para a implementação de um sistema de segurança das licenças;
- Implementação do sistema de licenciamento de Controladores de Tráfego Aéreo. Prevendo-se o seu desenvolvimento em duas fases após transposição da Directiva Comunitária, tomada de decisão sobre a emissão do Certificado Médico – Classe 3 Europeu, elaboração de Regulamento para a adopção do ESARR5. O recurso a Contratação de 3 Controladores Seniores, é fundamental para se dar cumprimento à elaboração de procedimentos relativos à emissão, revalidação e renovação de licenças, nos termos do normativo ESARR5, aos procedimentos relativos à emissão de autorizações de Examinador, elaboração de CIA's sobre estes procedimentos, definição dos requisitos para a aplicação SINAC, e desenvolvimento da aplicação informática para esta licença, com a qual se conclui da 1ª fase do processo, permitindo proceder à transferência do actual sistema de licenciamento da NAV para o INAC.
- A 2ª Fase compreenderá a elaboração dos procedimentos relativos à Certificação desta Organização de Formação, bem com a elaboração de CIA sobre o procedimento. Certificação da organização de formação NAV. Desenvolvimento da aplicação informática para controlo das n/conformidades e início do processo de nomeação de examinadores;

Realização de exames (Pilotos, TV, OOV e de TMA's):

- A implementação da aplicação SEAC, para pilotos profissionais permitirá abolir o conceito rígido de realização de cinco épocas de exames anuais, podendo as Organizações de Formação fazer a gestão do número de sittings, em função das solicitações e dentro dos prazos legais.
- Para o efeito é necessário dotar 2 salas para a realização de exames gerados por computador, que se pretende seja viabilizado no mais curto espaço de tempo. Neste contexto implica

também a aquisição de computadores e software específico para execução da aplicação de gestão de exames assistidos por computador para pilotos profissionais e não profissionais.

- Rever o actual Procedimento P.3.1 relativo a exames e elaboração de novos procedimentos para revisão de provas, procedimento para exames assistidos por computador e procedimento para correcção de provas e sua divulgação. Melhorar continuamente a preparação das provas de exames profissionais para pilotos, com uma revisão prévia das perguntas de cada exame, mediante a constituição de júri permanente;
- Aquisição e implementação de um Banco de perguntas para TMA's - Parte 66. Para a total implementação do Regulamento EU nº 2042/2003, será necessário, a curto prazo, dotar o INAC de um Banco de Perguntas Parte 66, por forma a poder satisfazer os requisitos para a remoção de limitações nas Licenças Parte 66 e para satisfazer os vários candidatos oriundos de cursos;
- Certificação de Organizações de Formação Profissionais – FTO's, TRTO's e MTO's e OF.NAV. Auditorias para revalidação dos certificados das FTO's: Aerocondor, OMNI e Helibravo, com programação de inspecções prevendo-se a realização de uma inspecção anual para acompanhamento das 3 FTO's. Auditorias para revalidação do certificado da TRTO's IFA, das empresas Portugália, Heliportugal e Netjets com programação de inspecções (uma anual) para acompanhamento das restantes TRTO's;
- A supervisão de MTO's é um processo contínuo, estando em curso até ao presente momento para uma Certificação inicial das entidades Aviometra, OGMA, FAP e SITAVA. Em termos de programação de inspecções contínuas (duas por ano/por cada MTO) para acompanhamento para MTO's já certificadas.
- Nomeação e supervisão de examinadores Profissionais, cuja acção de nomeação é de difícil quantificação, visto que depende da intenção dos operadores aéreos e das O.F. profissionais. No entanto elas serão executadas através de lançamento de 4 seminários, para formação e nomeação;
- A supervisão é assegurada por seminários de refrescamento e de verificações estando programadas 20.
- Nomeação e supervisão de examinadores Não Profissionais, será dado continuidade ao lançamento de seminários para formação de examinadores das Organizações de Formação Não Profissional de pilotos de avião e de Helicóptero, iniciada em Março de 2005, com acção de formação extra, nos termos de JAR – FCL 1. A nomeação de examinadores das RF's, é no entanto de difícil quantificação pelas mesmas razões acima expressas. Estima-se no entanto um aumento do número de novas candidaturas, após o processo de aprovação destas RF's.

A avaliação de simuladores será realizada por auditorias, para a revalidação do certificado: TAP, FTO Aerocondor e de Évora e auditorias de qualidade aos operadores.

Na área da Medicina Aeronáutica:

- Manter a actividade de certificação nos moldes exigidos pelos requisitos JAR/EASA e ICAO;
- Procurar que o prazo de emissão de certificados, quando clinicamente aceitável, seja possível em 48 horas;
- Aplicação das novas normas de transição JAA/EASA;
- Realização do Curso Avançado de Medicina Aeronáutica em Janeiro de 2007;
- Melhorar os procedimentos médico-administrativos dos AMCs e AMEs;
- Manter o número médio de exames atingido em 2005, cerca de 2 250 no total;
- Procurar manter o objectivo de zero reclamações dos utentes do Centro de Medicina;
- Aplicação e implementação das novas normas de medicina aeronáutica de transição JAA/EASA;
- Realização do Fórum Luso-Espanhol de Medicina Aeroespacial, numa iniciativa conjunta com a Sociedade Espanhola de Medicina aeroespacial, com data prevista para o mês de Novembro do ano de 2007;
- Dar continuidade à representação do INAC no Grupo de Trabalho para a Implementação do Regulamento de Sanidade Internacional (OMS), da Administração Regional de Saúde/DGS;
- Lançamento dos projectos de investigação “Estudo das alterações do sono e fenómenos de fadiga em tripulantes de cabine”. Estudo transversal epidemiológico para caracterização da situação em Portugal;
- Na actividade científica e investigação manter cooperações com instituições de ensino superior, de investigação científica e afins, quer no âmbito nacional quer internacional.

Dotar o sector de aviação civil de um sistema legislativo e regulamentar adequado

Elaborar 9 projectos de diplomas legais durante o ano de 2007, a saber:

- Projecto de Decreto-Lei sobre trabalho aéreo, com previsão de conclusão em Setembro;
- Revisão do diploma sobre actividades columbófilas nas zonas limítrofes dos aeroportos, com previsão de conclusão em Junho;
- Revisão do Decreto-Lei obrigações de serviço público, projecto a iniciar em Janeiro;
- Revisão do diploma sobre servidões aeronáuticas, grupo de trabalho constituído, prevendo-se que o projecto termine em Fevereiro;
- Revisão do Decreto-Lei sobre licenciamento de pilotos, projecto a iniciar em Maio;
- Projecto de Decreto-Lei sobre regras do ar – Anexo 2 ICAO, com previsão de iniciação em Fevereiro;

- Projecto de Decreto-Lei sobre licenciamento e formação de Oficial de Operações de Voo, com previsão de iniciação em Junho;
- Projecto de Decreto-Lei sobre licenciamento de Pilotos Planadores e de Balão com previsão de iniciação em Junho;
- Projecto de Decreto-Lei sobre a atribuição/concessão da gestão da coordenação de slots a uma associação de direito privado e respectivos Estatutos, designando o Comité de Nacional de Coordenação e aprovando os respectivos Estatutos;
- “Destacamento” de juristas para colaborar e participar activamente na preparação das auditorias (cerca de uma semana com dias completos para cada auditoria prevista);
- Manter as condições de fluidez de resposta da Conservatória do Registo Aeronáutico Nacional com tempo de resposta de um dia em média;
- Ministras acções de formação programadas pelas unidades orgânicas responsáveis pelas auditorias INAC, quer interna, quer externamente, em média duas por ano;
- Manter o cumprimento dos prazos legais e administrativos de resolução dos processos de contra – ordenação;
- Produzir, em tempo útil a informação jurídica/emissão de pareceres, necessários ao apoio a outras unidades orgânicas, que as habilitem, designadamente, a dar resposta às solicitações dos “utentes” e necessários à fundamentação das decisões do Conselho de Administração em média uma semana para um grau médio de dificuldade.

Na área de Regulamentação e Qualidade:

- Identificação e elaboração dos regulamentos do INAC implementando os AMC e GM relativos aos Regulamentos da Comissão 1702 e 2042/2003. Previsão de tempo de desenvolvimento, identificação dos regulamentos até 30 de Março, elaboração dos regulamentos 31 de Dezembro;
- Elaboração de três regulamentos do INAC complementares ao Decreto-Lei 289/2003 relativos a Emissão de COA, aprovação do MOV e aprovação de titulares de cargos de chefia em operadores aéreos;
- Elaboração de um regulamento do INAC relativo a Informação aeronáutica implementando requisitos do Anexo 15 da ICAO. Tempo de desenvolvimento 31 de Dezembro;
- Elaboração de um regulamento do INAC complementar do Decreto-Lei n.º 17-A/2004, relativo a emissão de cadernetas de pessoal de certificação de manutenção. Tempo de desenvolvimento 31 de Dezembro;
- Conclusão dos regulamentos relativo à aprovação e operação de aeronaves de voo livre;

- Elaboração de um regulamento do INAC relativo a certificação de aeronaves experimentais. Tempo de desenvolvimento 30 de Julho;
- Análise dos Compliance Check-Lists e State Aviation Activity Questionnaire do ICAO Safety Oversight Assessment Programme (SOAP) e elaboração do respectivo relatório. Tempo de desenvolvimento, na parte de Análise dos Compliance Checklists e SAAQ, 30 de Março e elaboração dos relatórios 30 de Julho;
- Representar o INAC no EASA AGNA (Advisory Group of National Authorities) e no Comité EASA junto da Comissão Europeia. Tempo de desenvolvimento dos procedimentos 30 de Julho.

OBJECTIVO 2 – Qualidade dos serviços prestados

- Neste âmbito de referir o desenvolvimento de um sistema de auditorias internas, cuja primeira fase, incidirá nas Direcções de Aeronavegabilidade, Operações e Licenciamento de Pessoal; Tempo de desenvolvimento previsto auditoria AER até 30 de Março, auditoria OPS até 30 de Julho, auditoria LPF até 30 de Dezembro;
- Implementar um sistema de qualidade baseado no programa ICAO-SOAP, nos requisitos da EASA e normas ISO 9000.

O Projecto de “Atendimento Geral” (AG), é um projecto de modernização administrativa, de características estruturantes, que visa alterar a relação entre o INAC e o seu cliente/utente.

O objectivo primordial do projecto é garantir a prestação de um serviço de qualidade aos seus clientes, melhorando a acessibilidade aos serviços que presta e garantindo a satisfação dos direitos dos clientes. Nesse sentido os princípios orientadores deste projecto, são de entre outros, ser ponto único de contacto com o cliente, capacidade de recepção e registo de feedback, capacidade de resolução imediata, reduzindo a necessidade de múltiplas interações para um mesmo processo, e a possibilidade, numa perspectiva de ponto único de atendimento, de realizar acções de inbound e outbound.

Tendo em consideração os objectivos definidos pelo projecto Atendimento Geral, é criado um projecto autónomo, mas complementar que é o Projecto SINAC (Sistema de Informação Integrado para o INAC), cuja informatização foi planeada em 3 fases, na sequência do processo iniciado com o Concurso Público publicado na III Série do Diário da República, em 11 de Agosto de 2003. Assim e neste âmbito são objectivos para o ano de 2007, o incrementar a qualidade dos serviços prestados ao cliente/utente, consolidar a 1ª fase e implementar a 2ª fase do modelo de Atendimento Geral, propiciar formação técnica aos colaboradores do atendimento, e por último informatização da REGE, AJUR e INAV (2ª Fase do SINAC).

Monitorização e controlo dos indicadores de performance do Atendimento Geral, e proceder à reavaliação dos sistemas existentes e ainda não integrados no SINAC, fazendo a análise de requisitos em conjunto com os utilizadores de cada área e posteriormente implementar as soluções que garantam a satisfação completa dos requisitos enunciados.

Ainda no que se refere a infra-estruturas electrónicas, está a ser desenvolvido o projecto de substituição do sistema de 'Relay SMTP', do INAC.

O actual desenho da infra-estrutura SMTP do INAC remonta a 1999-2000, quando o INAC passou a ter pela primeira vez uma infra-estrutura dedicada de ligação à rede pública, através de um único servidor, que garante desde essa altura um conjunto de serviços, como o site público do INAC, relay de correio electrónico, primeiro nível de inspecção de vírus de correio electrónico, sistema de controlo de conteúdos de correio electrónico, e DNS público.

Com a desadequação dos equipamentos e ferramentas associadas está a ser preparado o presente projecto que visa a melhoria da fiabilidade e do desempenho dos sistemas de processamento de correio electrónico do Instituto, bem como a melhoria dos níveis de tolerância a falhas e o grau de dependência e níveis de serviços, que são factores que influenciam o custo total das operações, permitindo baixar no futuro o custo de utilização dos serviços. Tempo de desenvolvimento 1º trimestre do ano de 2007 e envolve 3 Técnicos Superiores.

Durante o ano de 2007 será definida uma estratégia que regule as praticas de administração e acesso aos servidores do INAC, de modo a protegê-los de falhas se segurança acidentais ou intencionais, bem como um conjunto de regras e mecanismos de controlo de acesso aos dados informáticos do INAC por parte das entidades externas que intervenham nos sistemas de informação do Instituto.

A reestruturação da infra-estrutura SMTP, com o objectivo claro de garantir a melhoria da fiabilidade e do desempenho dos sistemas de processamento de correio electrónico implica a necessidade de aquisição de hardware, licenciamentos e de intervenções técnicas.

Dar continuidade à organização e gestão do arquivo documental do INAC, com recurso às modernas tecnologias de informação e comunicação.

O INAC é possuidor de um acervo documental de elevado interesse histórico acumulado durante mais de meio século. No ano de 2007 dar-se-á continuidade ao trabalho já desenvolvido no projecto de "Digitalização e Gestão electrónica de Documentos".

O presente projecto apresenta como principais objectivos 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.

Prevê-se dar continuidade aos trabalhos de elaboração da tabela de selecção de documentação tendo em vista a aprovação e publicação de portaria acima referida.

Nesse sentido, far-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.

Por outro lado para fazer face a limitações existentes na aplicação de suporte ao controlo do fluxo documental do INAC, designadamente, lentidão de processamento e capacidade de resposta a novos controlos e funcionalidades, será analisada e seleccionada uma solução de gestão documental que permita dar resposta às necessidades de controlo, aprovação, localização e arquivo digital da documentação que é recepcionada e produzida pelo INAC.

OBJECTIVO 3 – Recursos humanos do INAC

Na sequência das linhas estratégicas assumidas pelo Conselho de Administração e na esteira do novo modelo de actuação e de organização que está a ser definido no âmbito da Resolução do Conselho de Ministros n.º 39/2006, de 21 de Abril, pretende-se alcançar importantes melhorias de eficiência, assente na definição dos objectivos organizacionais da área, com o inerente reflexo de desagregação ao nível dos trabalhadores do INAC.

Neste processo, a implementação do SIADAP e a Formação Profissional apresentam-se como factores chaves para a qualidade do serviço, na medida em que proporcionam aos que dela beneficiam uma melhoria no seu desempenho e na qualidade das suas competências profissionais, contribuindo para o reforço da eficácia da instituição e da motivação dos trabalhadores.

Para lhe dar cumprimento traduziu-se na fixação a curto prazo de uma meta operacional na perspectiva do alcance da avaliação de todos os trabalhadores e alcançar uma média anual de 25 horas de formação por trabalhador.

Em paralelo, durante o ano de 2007, irá ser definida a Política de Recursos Humanos, bem como a definição das competências profissionais de cada trabalhador no âmbito da sua categoria profissional contribuindo para a eficiência das funções ao mesmo tempo responsabilizar os cargos de chefia para atribuição de tarefas que não podem estar cometidas aos trabalhadores, sem prejuízo das excepções prevista na lei.

A elaboração da Política de Formação do INAC obedecerá em grande medida aos critérios definidos a nível internacional pela ICAO, JAA, EASA e EUROCONTROL, dado que esta é uma das “não conformidades” apontadas por várias auditorias efectuadas ao INAC.

Lançar-se-á o projecto de criação do Manual do Trabalhador, que conterá informações essenciais no âmbito do sector aviação civil, bem como informações de ordem geral do INAC e de entidades públicas.

As novas tecnologias irão ser privilegiadas dado os ganhos de eficiência para os serviços e trabalhadores, na medida em que permite desburocratizar procedimentos que constituem entraves ao desenvolvimento da instituição tanto a nível das medidas definidas pelo Governo (SIMPLEX e PRACE) como a nível das instituições internacionais (EUROCONTROL, Comunidade Europeia, JAA – Central, EASA, FAA).

Pretende-se também avançar com um novo Sistema de Gestão RH, transição da informação existente na ferramenta actual (RH +) para um novo modelo integrado de gestão dos recursos humanos.

No âmbito do PRACE, o INAC pretende colmatar a falta de meios humanos para a prossecução da sua missão, diagnóstico que já foi efectuado em dois estudos, os quais já presentes à Tutela, fundamentais para o cumprimento de alguns dos objectivos apresentados no presente documento, podendo resultar em alguns condicionalismos no seu cumprimento.

O recurso à Bolsa de Emprego Público (BEP) será um dos mecanismos a aprofundar dado que há meios humanos que podem ser recrutados no âmbito da Administração Pública, dando execução à política da mobilidade no seio do sector público administrativo do Estado.

Para além da formação dos trabalhadores do INAC, e tendo em conta que se encontra a decorrer o PEPAP, irá também ser considerada a integração na formação no Plano Anual de Formação 2007.

OBJECTIVO 4 – Finanças do INAC

Manter a sustentabilidade económico financeira do INAC, mantendo assim uma contribuição positiva para o Orçamento de Estado, e a reformulação do processo de cobrança das taxas de segurança, são os principais desígnios para o ano de 2007.

No entanto para que estes desígnios sejam alcançados, são necessários executar vários projectos que a seguir se enunciam:

- Identificação, levantamento, análise, reengenharia dos procedimentos de suporte às actividades da área financeira. Redesenho dos processos, tendo como objectivo, a minimização dos riscos,

deficiências de controlo e a possibilidade de optimização de procedimentos. Com a conclusão do processo, pretende-se obter um manual de procedimentos de suporte à actividade da DAF;

- O processo de automatização tem duas componentes, uma de articulação do INAC com os seus “clientes”, a outra de automatização de processos de articulação da área financeira com as diversas áreas orgânicas do INAC, através de um modelo de “workflow”.
- Implementação de um “tableau de bord” mensal com indicadores de actividade de natureza administrativa e financeira. Em simultâneo a produção de um relatório mensal com a identificação das principais actividades desenvolvidas e evolução da situação económico-financeira do Instituto;
- Implementação de uma solução de gestão automatizada do processo de tratamento de deslocações (viagens e alojamento). Assente num modelo de “workflow”, pretende-se automatização dos processos internos (solicitação da deslocação e acerto de contas), de marcação de deslocações com as entidades externas, bem como do processamento de adiantamentos e ajudas de custo;
- Nesta matéria (Deslocações em Serviço) irão ser revisto os procedimentos de contratação de logística, análise e enquadramento legal de cenários alternativos à adjudicação da logística de viagens às agências seleccionadas pela Direcção Geral do Património, designadamente, através da contratação directa com companhias aéreas e hotéis sempre que tal for economicamente mais vantajoso face aos meios usualmente utilizados;
- Revisão e reestruturação das taxas e outras receitas cobradas pelo INAC. Análise e enquadramento das taxas e outras receitas, com o objectivo de se identificar prestações de serviços efectuadas e não remuneradas, por ausência de suporte legal ou por desadequação dos valores de cobrança face ao custo efectivo do serviço prestado pelo Instituto. O projecto identificado culminará com a revisão da legislação de suporte às taxas e outros serviços prestados no âmbito das competências do INAC;
- Revisão da legislação de suporte ao processo de tratamento da taxa de segurança e respectiva cobrança. Face à implementação de novos procedimentos de recolha da informação de tráfego, é necessário proceder-se à revisão da legislação de suporte, com o objectivo desta contemplar todas as actividades desenvolvidas, obrigações dos intervenientes no processo e penalizações por incumprimento;
- Definição e implementação de controlos aplicativos e operacionais de verificação da fiabilidade da informação inerente ao processo de tratamento da taxa de segurança. Análise dos fluxos de dados existentes e tratamento automático da informação, com o objectivo de se identificarem riscos de processamento e discrepâncias de dados. O projecto em causa contempla a realização regular e de forma aleatória de auditorias à informação prestada – auditorias à distância e presenciais;

- Reengenharia dos procedimentos associados à cobrança de dívidas com mora. Pretende-se implementar procedimentos de actuação e formas legais mais ajustadas e céleres de cobrança de dívidas aos operadores, mais penalizadoras para os infractores;
- Implementação de controlos de acompanhamento das empresas devedoras e em risco de falência. Nesta matéria serão definidos procedimentos e mecanismos de acompanhamento e acção sobre empresas devedoras em risco, designadamente, em processo de falência e situação económico-financeira difícil, a nível nacional e internacional;
- Implementação de um programa de redução de custos, na aquisição de bens e produtos. Pretende-se fazer a optimização do processo de compras e redução dos custos unitários, com base na negociação em termos de value for money (economia, eficácia e eficiência), na melhoria da forma de aprovisionamento e centralização de compras através da plataforma electrónica da SG do MOPTC;
- Também as telecomunicações e infra-estrutura de suporte serão objectivo de estudo de viabilidade, evoluindo para soluções economicamente mais vantajosas, designadamente voz sobre IP, que possibilitam reduzir o custo com as comunicações. Com base no exposto resultará a celebração de novos contratos de comunicações fixas e móveis com os operadores de telecomunicações.

OBJECTIVO 5 – Instâncias internacionais

Como referido na nota introdutória uma das responsabilidades cometidas ao INAC é de representar e ser participante activo em organizações internacionais do sector em que se insere.

Com o objectivo claro de dar cumprimento a esta missão estão previstas acções e missões ao estrangeiro que a seguir se referem.

Na área de Facilitação e Segurança:

- Participar nos Grupos FAL e SEC da CEAC e FAL e SEC da OACI;
- Participar no Comité Regulador AVSEC e outros grupos de trabalho da Comissão Europeia;

Na área de Infra-estruturas aeroportuárias e Navegação Aérea:

- Integração na IATA Task Force para elaboração de um regulamento sobre SMS, estando prevista 2 deslocações para o efeito;
- Reuniões do GASR (Group of Aerodomes Safety Regulators);

- Comité do Céu Único com o objectivo de direcção do programa da Comissão Europeia “Céu Único Europeu”;
- Reuniões sobre os mandatos da Comissão Europeia ao EUROCONTROL sobre diversos aspectos do Céu Único Europeu, com o objectivo de participar na definição de aspectos cruciais deste programa;
- Safety Regulation Commission (SRC) do EUROCONTROL, com o objectivo de participar na elaboração da regulamentação do EUROCONTROL sobre navegação aérea;
- Reuniões do European Safety Plan (ESP), para discutir a implementação das acções que compõem este plano;
- Reuniões do Safety Regulation Commission Coordinating Group (SRC CG) do EUROCONTROL, para elaborar pareceres técnicos para a Safety Regulation Commission sobre problemas da navegação aérea;
- Reuniões do Air Navigation Team do EUROCONTROL, com o objectivo de elaborar pareceres para a Safety Regulation Unit sobre problemas da navegação aérea;
- Reuniões do European Air Navigation Planning Group (EANPG) da ICAO, para discutir os programas da ICAO específicos da região europeia;
- Workshops da Comissão Europeia e do EUROCONTROL sobre a implementação de dos Regulamentos do Céu Único Europeu e das ESARR's;
- Privilegiar a participação nas reuniões da ICAO, GASR, EASA, EUROCONTROL e União Europeia, respeitantes a matérias da competência da INAV, no sentido de defender os interesses do país e reforçar a influência nacional nas decisões aí tomadas;

Na área Jurídica:

- Desenvolver uma maior participação no acompanhamento das questões jurídicas internacionais e comunitárias;

Na área de Operações:

- Participar no SAFA Steering Committee, visando a normalização dos procedimentos de inspecção.
- Participar no Steering Committee do ECCAIRS, visando o estabelecimento dos critérios de notificação.
- Participar no EASA Operations Sectorial Team, com o objectivo de rever o normativo OPS 1 e documentação associada;

- Participar no CHAIN STEERING Group, para harmonização e controlo da
- rede de dados AIS;
- Participar no TOKAI User Group do EUROCONTROL no âmbito do ESSAR 2;
- Participar no EU Air Safety Committee;
- Participar nos JAA Operations Standardization Teams de auditoria aos vários estados membro JAA.

Na área de Regulação Económica:

- São de considerar a preparação e negociação de acordos de transporte aéreo com países terceiros, de entre os quais a Rússia, Bielorrússia, Tailândia, China e Japão;
- Acompanhamento e elaboração de pareceres com vista à preparação da resposta de Portugal aos processos de incumprimento interpostos pela Comissão Europeia relativamente aos acordos bilaterais celebrados com o Brasil e os EUA;
- Preparação e negociação de matérias do âmbito dos acordos aéreos já celebrados (clausulas de code share, capacidades, frequências) com a França, Índia, Roménia;
- Preparação e participação em reuniões dos grupos do Conselho de Transportes e de peritos da Comissão Europeia no âmbito de dossiers comunitários;
- Acompanhamento e implementação do Acordo Comunidade Europeia/Países Balcãs Ocidentais no âmbito do Espaço Aviação Comum Europeu (EACE);
- Acompanhamento e implementação do Acordo de Transporte Aéreo Euro-Mediterrânico (Marrocos);
- Posição de Portugal em relação ao pedido de mandatos verticais apresentados pela Comissão Europeia e participação nos respectivos Comités Especiais;
- Posição de Portugal e participar nas negociações levadas a cabo pela Comissão Europeia com países terceiros com vista à conclusão de acordos sobre certas disposições dos acordos aéreos bilaterais à luz do “mandato horizontal” no âmbito do Comité Especial;
- Preparar a posição de Portugal e participar nas negociações levadas a cabo pela Comissão Europeia para negociação da Área Aberta de Aviação CE/EUA;
- Participar no “Advisory Committee” sobre as Decisões da Comissão relativamente à celebração de Acordos Bilaterais entre os Estados Membros e Países Terceiros;
- Participar nas reuniões do Grupo Financeiro do Eurocontrol;
- Participar no grupo de trabalho “Air Transport Statistics” do Eurostat, na Comissão Consultiva do Conselho Superior de Estatística e no Observatório Transfronteiriço Portugal-Espanha;

Na área de Regulamentação e Qualidade:

- No EASA AGNA (Advisory Group of National Authorities) e no Comité EASA junto da Comissão europeia;

IV – RECURSOS FINANCEIROS E HUMANOS SUA AFECTAÇÃO

Recursos financeiros

Para dar execução ao plano de actividades para o ano de 2007 e tendo em consideração o Orçamento de Funcionamento elaborado de forma a poder ser exequível, prevê-se que a receita e a despesa tenham a seguinte expressão (valores em euros):

Receita:

Taxa de segurança	32.927.500,00 €
Outras taxas	2.937.747,00 €
Receitas diversas	999.097,00 €
Receita total	34.530.400

Despesa:

Despesas com o pessoal	8.435.916,00 €
Aquisição de bens e serviços	3.126.075,00 €
Transferências	25.016.853,00 €
Outras despesas correntes	10.000,00 €
Despesas de capital	275.500,00 €
Despesa total	36.864.344,00 €

Em termos comparativos com o ano de 2006 e relativamente à receita prevê-se um crescimento de 6,06 % dos valores da taxa de segurança, com base na estimativa média de crescimento do transporte aéreo de passageiros; sendo a mais expressiva no computo geral das receitas, representa cerca de 89,32 % do total das receitas.

Quanto às restantes taxas prevê-se um crescimento razoável, estando prevista uma actualização generalizada tendo por referência os custos efectivamente suportados com os serviços prestados, estimando-se da ordem dos 7,97 %, relativamente às receitas totais.

Quanto à despesa e no que se refere a pessoal verifica-se um crescimento de 15,89 % relativamente ao ano de 2006, o que, se tivermos em conta que há necessidade de reforço dos quadros do Instituto, é adequado ao aumento das responsabilidades segurança a que o sector da aviação está submetido.

O Orçamento de Investimento (PIDDAC) desdobra-se pelos seguintes programas (Valores em euros):

■ Informatização do “Atendimento Geral”	530.000,00 €
■ Gestão Doc. e Inf. do Arquivo Def. e Intermédio	300.000,00 €
■ Renovação do Portal do INAC	50.000,00 €
■ Rede inf. do INAC e Tecnologias Associadas	100.000,00 €
■ Construção de um Novo edifício	3.750.000,00 €*
■ Remodelação dos Edifícios 4, 5 e 6	600.000,00 €*

* - Fundos provenientes do Capítulo 50 do OE

Analogamente ao que se verificou no ano de 2006, o Orçamento de Investimento apresentado para o ano de 2007 tem como objectivo financiar projectos estruturantes, como o do Atendimento Geral, da Gestão Documental e Informatização do Arquivo do INAC e o da readaptação dos espaços dos actuais edifícios do Instituto, em resultado da necessidade de melhoria das condições de trabalho, bem como a Construção de um Novo Edifício.

Recursos Humanos

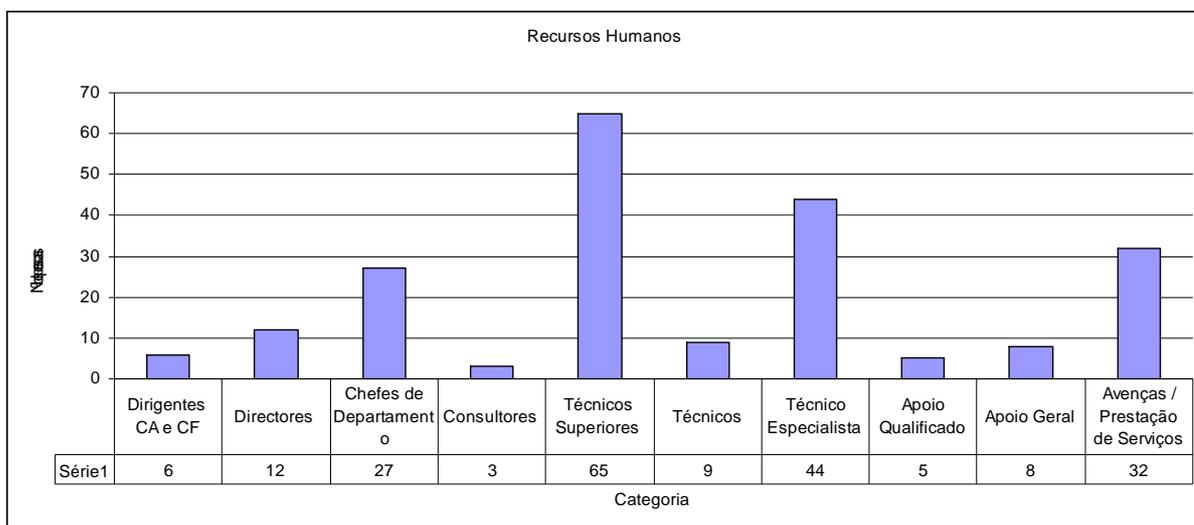
Pretende-se a melhoria da capacidade de resposta do Instituto, minorando as lacunas apontadas por organismos internacionais do sector da aviação civil de que Portugal faz parte e que têm competências para efectuar auditorias ao INAC, designadamente, ICAO, JAA e FAA, e Eurocontrol.

Durante o ano de 2006 procedeu-se ao reforço do quadro de Técnicos Superiores, por via de prestadores de serviço, para as áreas de controlo, licenciamento e inspecção.

No tocante à formação profissional, estima-se que os trabalhadores afectem cerca de 4475 horas a actividades de formação profissional, correspondentes a cerca de 639 dias de trabalho.

A prossecução das atribuições e competências do INAC, bem como o atingir dos objectivos propostos para 2007, assenta na colaboração de um conjunto de 179 trabalhadores distribuídos pelas várias Unidades Orgânicas, e por 32 Avenças/Prestações de Serviços.

A distribuição deste recursos, esquematicamente, e em termos de grupo profissional, traduz-se como se ilustra de seguida:



De acordo com os elementos quantitativos constantes no mapa da página anterior, a proporção de Técnicos Superiores e Técnicos, no total dos trabalhadores do INAC, é, actualmente, de 35%.

Os Técnicos Especialistas representam 21% do total de trabalhadores.

Todavia, é aceitável que a prevista alteração estatutária, exija o redimensionamento do quadro de pessoal do Instituto, face às crescentes exigências internacionais em matérias relacionadas com a aviação civil.

Na área de Licenciamento de Pessoal e Formação:

- Participação contínua em reuniões internacionais, a nível do JAA LST (Licensing Sectorial Team), JAA-STD (Steering Group) e da EASA, (Parte 147 e 66) Standardization Meetings;
- Participar nos grupos de trabalho a nível do Eurocontrol e outras instituições para acompanhamento dos trabalhos referentes à implementação dos ESARR5, relativo ao sistema de licenciamento de controladores de tráfego aéreo.

Na área de Medicina Aeronáutica:

Algumas destas reuniões visam também formação técnica especializada nas áreas da aviação e manutenção com congéneres estrangeiras, designadamente em matérias de medicina aeronáutica e espacial, sendo de referir:

- Academia Europeia de Medicina Aeronáutica e Espacial;
- Aerospace Medical Association;
- Association of Aviation Medical Examiners (U.K.);
- Sociedade Espanhola de Medicina Aeronáutica e Espacial;
- IATA (Geneve) – Cabin Health 2007;
- Reunião da Sociedade Ibérica de Medicina Aeroespacial;
- Reunião APHI – Air Passenger Health Issues.

Na área de Licenciamento de Empresas:

- A frequência de cursos IATA- Safety Management Systems for Civil Aviation e Integrated Management Systems;
- Na Comissão Europeia relativos ao dossier “Ad hoc Group on insurance” aonde estão previstas quatro deslocações;
- Na ECAC relativos ao dossier “ Fractional Ownership” com previsão de 6 deslocações durante o ano de 2007;
- Integração na IATA Task Force para elaboração de um regulamento sobre SMS. Estando previstas duas deslocações ao estrangeiro.

OBJECTIVO 6 – Estrutura Organizacional

No domínio das instalações, o INAC inaugurou recentemente um novo edifício junto às actuais instalações do INAC na zona do aeroporto de Lisboa, para colmatar em parte as deficiências notórias na área do atendimento aos diversos clientes que, diariamente, utilizam os serviços do Instituto.

Ultrapassada que está esta fase é necessário dar continuidade à Reabilitação dos espaços nos edifícios 4, 5, e 6, decorrente da transição dos serviços de contacto directo com o utente para o novo edifício, e conseqüente necessidade dos adequar às necessidades dos serviços face à realocação de áreas de trabalho.

Nesse sentido para o ano de 2007, prevê-se com recurso a Outsourcing, a concepção arquitectónica dos espaços a reabitar, para além de lançamento de um concurso para execução das obras. Prevê-se ainda que este processo abranja dois exercícios económicos, estimando-se o custo da intervenção a rondar os 600.000€, com recurso a fundos do PIDDAC.

A título de exemplo, refira-se que o INAC possui um Centro de Documentação e Informação que é por excelência um serviço de apoio informativo e documental. Para além do tratamento material dos documentos faz também o tratamento intelectual dos mesmos, providência o armazenamento dos dados, divulga e comunica a informação tratada, quer em suporte de papel quer via electrónica.

É neste contexto que a Biblioteca do INAC assume um papel importante de divulgação da informação do sector da aviação civil aos colaboradores do Instituto, aos operadores aéreos, empresas transportadoras, particulares e a todo o universo aeronáutico.

Assim, é objectivo para o ano de 2007 a necessidade de adquirir uma nova imagem para a Biblioteca, através da renovação do seu equipamento e reforço dos meios humanos, reestruturação do espaço para o Arquivo Inactivo e adequação e modernização em novo espaço a destinar para o Núcleo de Publicações Técnicas.

V – GLOSSÁRIO

Glossário de abreviaturas

AFIS - Aerodrome Flight Information Service
AIP - Aeronautical Information Publication
AMC - Centro de Medicina Aeronáutica
AME - Examinador Médico Autorizado
ANT - Air Navigation Team
APAVT - Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo
AWO - All Weather Operations
AWO-LVO - Operações de Baixa Visibilidade
CAP - Certificado de Aptidão Profissional
CEAC - European Civil Aviation Conference
CIA - Circular de Informação Aeronáutica
CNEFF - Comissão Nacional Especializada de Fogos Florestais
COA - Certificado de Operador Aéreo
COTA - Certificado de Operador de Trabalho Aéreo
DOA - Design Organization Approval
DAF - Direcção Administração e Finanças
EANPG - European Air Navigation Planning Group
EASA - European Agency Safety Aviation
ECAC - European Civil Aviation Conference
ELTs - Emergency Locator Transmitters
ESARR - Eurocontrol Safety Regulatory Requirements
ETOPS - Extended Twin Range Operations
EU - Union European
EUROCONTROL - European Organization for the Safety of Air Navigation
FAA - Federal Aviation Administration
FBCF - Formação Bruta Capital Fixo
FTO's - Flight Training Organization
GAERE - Gabinete de Assuntos Europeus e Relações Externas
GASR - Group of Aerodromes Safety Regulators
IASA - International Aviation Safety Assessment
IATA - International Air Transport Association
ICAO - Internacional Civil Aviation Organization
ILS - Instrument Landing System
IM - Instituto de Meteorologia
ISO - International Organization for Standardization
JAA - Joint Aviation Authorities

MCAHDR - Ministério das Cidades, Administração Local, Habitação e desenvolvimento Regional
MOPTH - Ministério das Obras Públicas Transportes e Habitação
MTO's - Maintenance Training Organization
NOTAM - Notice to Airmen
OACI - International Civil Aviation Organization
OOV - Oficial de Operações de Voo
RAN - Registo Aeronáutico Nacional
RF - Registered Facility
RVSM - Reduced Vertical Separation Minimum
SAFA - Safety Assessment of Foreign Aircraft
SESAR - Single European Sky ATM Research
SEIS - Single European Sky Implementation Support
SMTP - Simple Mail Transfer Protocol
SOAP - Safety Oversight Assessment Programmer
SPG - Strategy Planning Group
SRC - Safety Regulation Commission
SSAP - Strategic Safety Action Plan
SSR - Secondary Surveillance Radar
STD - Systemic Training Devices
TMA - Técnico de Manutenção Aeronáutico
TRTO - Type Rating Training Organization
TV - Técnico de Voo
ULM - Ultraleve com Motor

