

2 — O *spread* do *credit default swap* relevante a que se refere o número anterior é calculado de acordo com a seguinte tabela:

Entidade beneficiária da garantia	Fórmula de cálculo do <i>spread</i> do <i>credit default swap</i> relevante
a) Instituição de crédito beneficiária com informação de <i>credit default swaps</i> representativa.	Mediana dos <i>spreads</i> dos <i>credit default swaps</i> a cinco anos sobre títulos de dívida não subordinada da instituição de crédito beneficiária, para um período de três anos que termina um mês antes da data da assinatura do despacho de concessão da garantia.
b) Instituição de crédito beneficiária sem informação de <i>credit default swaps</i> ou sem informação de <i>credit default swaps</i> representativa:	
i) Instituição de crédito beneficiária com notação de risco superior ou igual a “A–”.	Mediana dos <i>spreads</i> dos <i>credit default swaps</i> a cinco anos sobre títulos de dívida não subordinada, de uma amostra representativa de instituições de crédito com a mesma notação de risco que a instituição em questão, definida pela Comissão Europeia, para um período de três anos que termina um mês antes da data da assinatura do despacho de concessão da garantia.
ii) Instituição de crédito beneficiária sem notação de risco ou com notação de risco inferior a “A–”.	Mediana dos <i>spreads</i> dos <i>credit default swaps</i> a cinco anos sobre títulos de dívida não subordinada, de uma amostra representativa de instituições de crédito classificadas na categoria de notação de risco “BBB”, definida pela Comissão Europeia, para um período de três anos que termina um mês antes da data da assinatura do despacho de concessão da garantia.

- 3 —
 4 —
 5 —»

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Ministro de Estado e das Finanças, *Vitor Louçã Rabaça Gaspar*, em 13 de março de 2012.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Decreto-Lei n.º 80/2012

de 27 de março

No âmbito do Compromisso Eficiência, o XIX Governo Constitucional determinou as linhas gerais do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC), afirmando que o primeiro e mais importante impulso do Plano deveria, desde logo, ser dado no processo de preparação das leis orgânicas dos ministérios e dos respetivos serviços.

Trata-se de algo absolutamente estruturante, por um lado, para o início de uma nova fase da reforma da Administração Pública, no sentido de a tornar eficiente e racional na utilização dos recursos públicos e, por outro, para o cumprimento dos objetivos de redução da despesa pública a que o país está vinculado. Com efeito, mais do que nunca, a concretização simultânea dos objetivos de racionalização das estruturas do Estado e de melhor utilização dos seus recursos humanos é crucial no processo de modernização e de otimização do funcionamento da Administração Pública.

Importava decididamente repensar e reorganizar a estrutura do Estado, no sentido de lhe dar uma maior coerência e capacidade de resposta no desempenho das funções que deverá assegurar, eliminando redundâncias e reduzindo substancialmente os seus custos de funcionamento.

O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves tem como missão investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis tripuladas, participar nos programas e políticas de prevenção de acidentes e incidentes, promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica, elaborar e divulgar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes e assegurar a participação em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

De acordo com os compromissos internacionais assumidos na Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, nomeadamente, os estabelecidos no seu anexo n.º 13, Portugal está obrigado a investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis com a finalidade exclusiva da prevenção de acidentes.

O Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de agosto, que transpôs a Diretiva n.º 94/56/CE, do Conselho, de 21 de novembro de 1994, estabelece os princípios que regem a investigação de segurança, da responsabilidade do Estado Português, sobre acidentes e incidentes com aeronaves civis e cria o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA). Esta obrigação do Estado Português foi agora reforçada pelo Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil, cujo desígnio é o de reforçar a segurança da aviação, garantindo níveis de eficácia, de celeridade e de qualidade elevados nas investigações de segurança no âmbito da aviação civil europeia. Este Regulamento estabelece que os Estados membros devem garantir que as investigações de segurança são realizadas por uma autoridade nacional permanente e independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer gestor de infraestrutura, empresa de aviação civil e de qualquer parte cujos interesses possam colidir com as tarefas que lhe são confiadas. Esta autoridade deve ser capaz de realizar uma investigação de segurança completa, pelos seus próprios meios ou através de acordos com outras autoridades responsáveis por investigações de segurança. Em Portugal essa autoridade permanente é o GPIAA.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Natureza

O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves, abreviadamente designado por GPIAA, é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa.

Artigo 2.º

Missão e atribuições

1 — O GPIAA tem por missão investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis tripuladas e participar nos programas e políticas de prevenção de acidentes e incidentes, promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica, elaborar e divulgar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes e assegurar a participação em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

2 — O GPIAA prossegue as seguintes atribuições:

a) Investigar os acidentes e incidentes ocorridos com aeronaves civis de modo a determinar as suas causas e formular recomendações que evitem a sua repetição;

b) Promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a ocorrência de acidentes e incidentes na aviação civil;

c) Elaborar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes, em conformidade com o artigo 25.º da Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e promover a sua divulgação;

d) Participar nas atividades desenvolvidas a nível de organizações internacionais no domínio da investigação e prevenção aeronáuticas;

e) Fazer propostas para adequar a legislação às necessidades nacionais e aos compromissos assumidos internacionalmente nas matérias respeitantes aos seus objetivos;

f) Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes com aeronaves civis;

g) Colaborar com os organismos de segurança dos operadores, dos serviços de tráfego aéreo e com as associações profissionais nacionais, em matérias de prevenção;

h) Colaborar com entidades homólogas de outros países na investigação e prevenção de acidentes e incidentes com aeronaves civis;

i) Preparar, organizar e divulgar estatísticas de segurança operacional.

3 — No exercício das suas atribuições, o GPIAA funciona de modo independente da autoridade responsável pela segurança e de qualquer entidade reguladora da aviação civil, sendo independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão de qualquer gestor de infraestrutura, empresa de aviação civil e de qualquer parte cujos interesses possam colidir com as tarefas que lhe são confiadas.

Artigo 3.º

Órgãos

O GPIAA é dirigido por um diretor, cargo de direção intermédia de 1.º grau, sendo-lhe aplicável o disposto nos artigos 18.º a 19.º-A e 25.º e 26.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de

janeiro, alterada pelas Leis n.ºs 51/2005, de 30 de agosto, 64-A/2008, de 31 de dezembro, 3-B/2010, de 28 de abril, e 64/2011, de 22 de dezembro.

Artigo 4.º

Diretor

1 — Sem prejuízo das competências que lhe forem conferidas por lei ou nele delegadas ou subdelegadas, compete ao diretor:

a) Assegurar a prossecução dos objetivos e o bom funcionamento do GPIAA;

b) Representar o GPIAA;

c) Designar os investigadores responsáveis e as comissões de investigação;

d) Assegurar a elaboração dos relatórios de investigação de segurança, de acordo com os princípios estabelecidos na Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e na lei nacional e comunitária.

2 — São atribuídas ao diretor do GPIAA as competências previstas no artigo 7.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, alterada pelas Leis n.ºs 51/2005, de 30 de agosto, 64-A/2008, de 31 de dezembro, 3-B/2010, de 28 de abril, e 64/2011, de 22 de dezembro.

Artigo 5.º

Investigadores

1 — Aos investigadores do GPIAA compete investigar os acidentes e incidentes com aeronaves, colaborar nas investigações para que sejam designados e executar todas as tarefas técnicas que lhes sejam afetas, em prossecução dos objetivos e de acordo com as atribuições do GPIAA.

2 — Os investigadores do GPIAA são providos por despacho do diretor, em regime de comissão de serviço, pelo período de três anos, renovável por iguais períodos, de entre profissionais de reconhecido mérito e comprovada experiência nas matérias atinentes à investigação de acidentes com aeronaves, sendo remunerados pelo nível 47 da tabela remuneratória única.

3 — O exercício de funções no GPIAA é contado, para todos os efeitos legais, como prestado nos lugares de origem.

4 — A dotação de investigadores é aprovada por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração pública e dos transportes.

Artigo 6.º

Apoio logístico e administrativo

O apoio logístico e administrativo ao funcionamento do GPIAA é prestado pela Secretaria-Geral do Ministério da Economia e do Emprego.

Artigo 7.º

Designação de investigadores

1 — Para a investigação de acidentes e incidentes abrangidos pelo presente decreto-lei, o diretor do GPIAA designa um investigador responsável pela investigação técnica.

2 — O diretor do GPIAA pode, se tal se tornar necessário, e sob proposta do investigador responsável, designar outros investigadores, constituindo uma comissão de investigação, orientada pelo investigador responsável.

3 — No exercício das suas funções, o investigador responsável pode estabelecer os contactos que se tornem necessários com qualquer autoridade e seus agentes, assim como trocar informações e receber a colaboração de organismos e entidades públicas ou privadas, seja qual for a sua nacionalidade.

4 — Em caso de impedimento do investigador responsável designado, ou em casos excepcionais em que a eficácia do inquérito o justifique, pode o diretor do GPIAA designar outro investigador responsável, em sua substituição.

Artigo 8.º

Colaboração de outras entidades

1 — O GPIAA pode requerer a colaboração de especialistas em áreas específicas pertencentes a outros órgãos da Administração Pública, empresas públicas ou privadas, Forças e Serviços de Segurança e Forças Armadas, para exercerem funções de investigador técnico, nos termos da legislação em vigor.

2 — No caso de pertencerem ao setor público, os especialistas são disponibilizados pelos organismos a que pertencem, os quais suportam os encargos com a respetiva remuneração, cabendo ao GPIAA os encargos com as deslocações, ajudas de custo e outras, decorrentes da investigação.

Artigo 9.º

Receitas

1 — O GPIAA dispõe das receitas provenientes de dotações que lhe forem atribuídas no Orçamento do Estado.

2 — O GPIAA dispõe ainda das seguintes receitas próprias:

a) As quantias cobradas pela prestação de serviços no âmbito das suas atribuições;

b) As quantias cobradas pela promoção de ações de formação;

c) O produto de venda de publicações e de trabalhos editados pelo GPIAA;

d) Os subsídios, subvenções e participações de entidades públicas e privadas;

e) Quaisquer outras receitas que por lei, por contrato ou por outro título, lhe sejam atribuídas.

3 — As importâncias a que se refere o número anterior, bem como as cobradas por entidade terceira, designadamente pela Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E. P. E., em contrapartida de tarefas realizadas e serviços prestados pelo GPIAA, nos termos da legislação aplicável, e cujo valor tenha sido incorporado nos custos da navegação aérea para efeitos de cálculo das taxas de rota, constituem receita própria do GPIAA, a incluir no Orçamento do Estado, consignada a dotações de despesas com compensação em receita.

4 — As receitas próprias não aplicadas em cada ano transitam para o ano seguinte e constituem uma dotação destinada a financiar as despesas com eventuais acidentes ou incidentes que venham a ocorrer no exercício do ano económico seguinte, nos termos do decreto-lei de execução orçamental.

Artigo 10.º

Despesas

Constituem despesas do GPIAA as que resultem de encargos decorrentes da prossecução das atribuições que lhe estão cometidas.

Artigo 11.º

Mapa de cargos de direção

O lugar de direção intermédia de 1.º grau consta do mapa anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 12.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 149/2007, de 27 de abril.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 9 de fevereiro de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã* — *Rabaça Gaspar* — *Álvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 20 de março de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 22 de março de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

Mapa de cargos de dirigentes

(a que se refere o artigo 11.º)

Designação dos cargos dirigentes	Qualificação dos cargos dirigentes	Grau	Número de lugares
Diretor	Direção intermédia de 1.º grau	1.º	1

Decreto-Lei n.º 81/2012

de 27 de março

No âmbito do Compromisso Eficiência, o XIX Governo Constitucional determinou as linhas gerais do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC), afirmando que o primeiro e mais importante impulso do Plano deveria, desde logo, ser dado no processo de preparação das leis orgânicas dos ministérios e dos respetivos serviços.

Trata-se de algo absolutamente estruturante, por um lado, para o início de uma nova fase da reforma da Administração Pública, no sentido de a tornar eficiente e racional na utilização dos recursos públicos e, por outro, para o cumprimento dos objetivos de redução da despesa pública a que o país está vinculado. Com efeito, mais do que nunca, a concretização simultânea dos objetivos de racionalização das estruturas do Estado e de melhor utilização dos seus recursos humanos é crucial no processo de modernização e de otimização do funcionamento da Administração Pública.

Importava decididamente repensar e reorganizar a estrutura do Estado, no sentido de lhe dar uma maior coerência e capacidade de resposta no desempenho das funções que deverá assegurar, eliminando redundâncias e reduzindo substancialmente os seus custos de funcionamento.