



CIRCULAR TÉCNICA DE INFORMAÇÃO ADVISORY CIRCULAR

C.T.I. 06-09 – EDIÇÃO 2

ASSUNTO: IDENTIFICAÇÃO DE PEÇAS NÃO APROVADAS (“BOGUS PARTS”)

1.0 APLICABILIDADE

Esta CTI é aplicável a todos os operadores de transporte aéreo comercial e trabalho aéreo, bem como todas as organizações de manutenção aprovadas Parte 145.

2.0 DATA DE ENTRADA EM VIGOR

Esta Circular Técnica de Informação entra em vigor a 27 de Agosto de 2009

3.0 OBJECTIVO

Esta CTI tem por objectivo dar a conhecer os procedimentos para notificação de ocorrências de suspeitas de peças não aprovadas, de forma a prevenir eventuais problemas de segurança que daí poderiam advir.

4.0 DESCRIÇÃO

4.1 Introdução

4.1.1 O No âmbito desta CTI **peças não aprovadas**, são as peças, produtos, dispositivos ou materiais para instalação num produto/avião com certificado de tipo, que não foram manufacturadas de acordo com os procedimentos aprovados nem estão em conformidade com um projecto de tipo aprovado ou falham no cumprimento das especificações ou padrões aceitáveis (i.e. peças standard).

Estas peças não aprovadas são habitualmente designadas por “Bogus Parts” e têm sido a causa de vários acidentes de aviação.

4.1.2 As peças não aprovadas, incluem mas não estão limitadas a:

(a) Peças especificadas no “Illustrated Parts Catalogue” (IPC) de uma aeronave com certificado de tipo, mas que tenham sido fabricadas, ou alteradas e marcadas por uma fonte não autorizada, e, fornecidas com documentação que indica falsamente que a (s) peça (s) são genuínas e cumprem com o projecto de tipo aprovado, ou cumprem com um padrão particular da industria. Estas são depois tornadas acessíveis para serem usados como cumprindo com o IPC autorizado do fabricante da aeronave.

(b) Peças enviadas directamente para os utilizadores pelos fabricantes, fornecedores ou distribuidores que não possuam as aprovações de produção adequadas para as peças nem foram autorizados, a fornecer directamente aos utilizadores, pelo detentor do certificado de tipo que detém a aprovação de produção.

(c) Peças que não tenham sido mantidas, revistas ou reparadas de acordo com os requisitos da informação de aeronavegabilidade aprovada e/ou requisitos legais, ou tenham sido mantidas, revistas ou reparadas por pessoas não autorizadas a efectuar e certificar essas funções.

4.1.3 Peças provenientes de excedentes militares.

4.2 Notificação de suspeitas de peças não aprovadas

4.2.1 As notificações de suspeitas de peças não aprovadas podem ser encontradas, por exemplo, no site do FAA: <http://www.faa.gov/aircraft/safety/programs/sups/upn/>.

4.2.2 A EASA publica através dos “ Safety Information Bulletin” as cartas de notificação de peças não aprovadas emitidas pelo FAA.

4.3.1 Procedimentos de notificação obrigatória de ocorrências ao INAC

4.3.1 Alerta-se os utilizadores de componentes e sobressalentes de aeronaves que a suspeita de peças não aprovadas deve ser reportada ao INAC através dos procedimentos obrigatórios de reporte de ocorrências (Decreto-Lei n.º 218/2005, Anexo I, Parte C, alínea h).

4.3.2 Aquando da recepção de uma notificação obrigatória de ocorrências e quando apropriado, o INAC transmitirá os detalhes ao respectivo detentor do Certificado Tipo, Autoridade do país de origem da peça e EASA. Adicionalmente, além de assistir as outras Autoridades na campanha contra as peças suspeitas, este procedimento, permitirá ao INAC estabelecer a dimensão do problema em Portugal.

4.3.3 De forma a ajudar na rastreabilidade das peças ou material suspeito, as pessoas responsáveis pelo reporte de ocorrências devem, dentro do possível, fornecer a seguinte informação no relatório:

- (a) O nome da peça suspeita;
- (b) O part number, ou qualquer outro número na peça;
- (c) O número de série;
- (d) Identificação do conjunto principal em que a peça suspeita está instalada (p. ex. bomba combustível, motor, trem de aterragem) e incluir o p/n, se conhecido;
- (e) Quantidade de peças suspeitas encontradas ou identificadas;
- (f) Marca e modelo da aeronave ou componente em que a peça suspeita é aplicável;
- (g) Identificação da procedência comercial da peça suspeita. Se a peça estiver identificada com marcas do fabricante ou distribuidores, deve ser referenciado;
- (h) Descrição de qualquer facto pertinente relacionado com a peça suspeita e identificação de onde a peça poderá ser inspeccionada (fornecer fotos, facturas, etc., se disponível);
- (i) A data de quando foi descoberta a peça suspeita;
- (j) Nome e morada ou o local onde foi descoberta a (s) peça (s) suspeita (s).

4.4 Responsável pela certificação

4.4.1 O responsável pela certificação poderá ser a organização aprovada, a pessoa autorizada de acordo com o manual da organização ou um mecânico licenciado pelo INAC, que emite o Certificado de aptidão para o Serviço para instalação de uma peça numa aeronave, seus motores, hélices ou equipamento.

4.4.2 A responsabilidade por assegurar que uma peça está operacional e conforme os padrões determinados pelo detentor do certificado de tipo adequado é de quem a utiliza(técnico, operador ou organização de manutenção). De forma a retirar essa responsabilidade, o utilizador deve, quando obter a peça de um fornecedor:

(a) Assegurar que a requisição de compra contém a definição correcta da peça e detalhes do controlo de qualidade e requisitos de certificação a serem cumpridos pelo fornecedor para satisfazer a encomenda.

(b) tomar todos os passos necessários para verificar que o fornecedor cumpre os requisitos da requisição de compra. Nalguns casos, poderá ser necessário visitar as instalações do fornecedor.

4.3.3 De forma a controlar este problema sério de utilização de peças não aprovadas, os operadores de transporte e trabalho aéreo, bem como as organizações de manutenção utilizadores de sobressalentes devem assegurar que têm estabelecido procedimentos e uma política inequívoca de compra de peças.

5.0 REFERÊNCIAS

- Decreto-lei nº 218/2005 – Notificação de Ocorrências;
- FAA, AC n.º 21-29C;
- ICAO Doc. 9760, Vol II, Part B

6.0 OBSERVAÇÕES

A presente CTI anula e substitui a CTI 06-09, Edição 1.

O Vogal do Conselho Directivo



Anacleto Santos

EDIÇÃO 2 de 30 de JULHO de 2009

DSO/MNP/09