



## CIRCULAR TÉCNICA DE INFORMAÇÃO

### ADVISORY CIRCULAR

#### CTI 06-09 - EDIÇÃO 3

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

##### 1.0 APLICABILIDADE

Esta CTI é aplicável a todas as organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade Parte M Subparte G e organizações de manutenção Parte M Subparte F e Parte 145.

##### 2.0 OBJETIVO

Esta CTI tem por objetivo dar a conhecer os procedimentos para notificação de ocorrências de suspeitas de peças não aprovadas ao abrigo da regulamentação da União Europeia e dos Acordos Bilaterais estabelecidos, de forma a prevenir eventuais problemas de segurança que daí poderiam advir.

##### 3.0 DATAS DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CTI entra em vigor a 14 de dezembro de 2018.

##### 4.0 DEFINIÇÕES

###### 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 manufaturadas de acordo com os procedimentos aprovados, nem demonstram que estão em conformidade com um

projeto 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” ou “Suspected Unapproved 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 projeto de tipo aprovado, ou cumprem com um padrão particular da indústria. Estas são depois tornadas acessíveis para serem usadas como cumprindo com o IPC autorizado do fabricante da aeronave.

(b) Peças enviadas diretamente para os utilizadores pelos fabricantes, fornecedores ou distribuidores que não possuam as aprovações de produção adequadas para as peças nem foram autorizados, a fornecer diretamente 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 efetuar e certificar essas funções.

(d) Peças que não possuam o respetivo certificado de conformidade.

(e) Peças provenientes de excedentes militares.

## **4.2 Notificação de suspeitas de peças não aprovadas**

**4.2.1** A EASA publica através da “Safety publications tool”, os “Safety Information Bulletin” (SIB) relacionados com notificações de peças não aprovadas emitidas pela própria EASA e pela FAA – “Unapproved Parts Notification”.

**4.2.2** Nos Acordos Bilaterais estabelecidos entre a União Europeia e Países Terceiros, nomeadamente, EUA, Canadá e Brasil, estão definidos os requisitos de reporte dos “Suspected Unapproved Parts” (SUP), a serem cumpridos pelas organizações de manutenção Parte 145 certificadas ao abrigo do respetivo Acordo Bilateral, quando identifique situações de SUP em produtos instalados ou que se pretendam instalar nos produtos aeronáuticos dos respetivos Países.

### **4.3 Procedimentos de notificação obrigatória de ocorrências à ANAC**

**4.3.1** Deverão os intervenientes na gestão da continuidade da aeronavegabilidade e na manutenção de aeronaves e seus componentes, perante a suspeita de peças não aprovadas, reportar essa situação à ANAC através dos procedimentos obrigatórios de reporte de ocorrências estabelecidos na organização.

**4.3.2** Aquando da receção de uma notificação obrigatória de ocorrências e quando apropriado, a ANAC transmitirá os detalhes ao respetivo 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 à ANAC 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) A designação 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 inspecionada (fornecer fotos, faturas, 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 pela ANAC, 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 correta 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, as organizações de gestão da continuidade da aeronavegabilidade, bem como as organizações de manutenção utilizadores de sobressalentes devem assegurar que têm estabelecido procedimentos e uma política inequívoca de compra de peças.

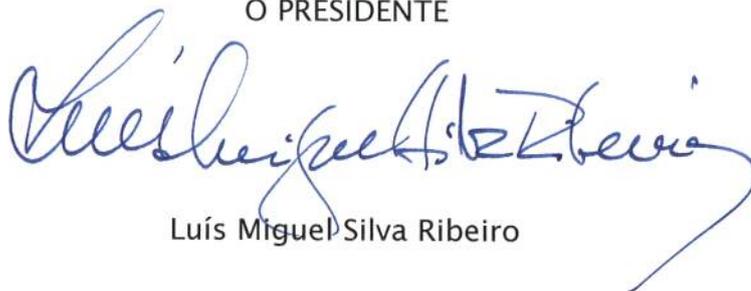
## **5.0 REFERÊNCIAS**

- Regulamento (EU) 376/2014 – Comunicação, análise e seguimento de ocorrências na aviação civil.
- Regulamento de implementação da Comissão (EU) 2015/1018 – lista de classificação de ocorrências na aviação civil que devem ser de comunicação obrigatória.
- Decreto-lei nº 218/2005 – Notificação de ocorrências com aeronaves não abrangidas pelo Regulamento (EU) 2018/1139.
- “Bilateral Agreement Documents” assinados entre a EU e os EUA, Canadá e Brasil e respetivos “Maintenance Annex Guidances”.
- ICAO Doc. 9760, Vol II, Part B.

## 6.0 OBSERVAÇÕES

A presente CTI anula e substitui a CTI 06-09, edição 2.

O PRESIDENTE

A handwritten signature in blue ink, reading 'Luís Miguel Silva Ribeiro', is written over the printed name. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Luís Miguel Silva Ribeiro

EDIÇÃO 1 DE 14 DE DEZEMBRO DE 2018

