



## **CIRCULAR DE ASESORAMIENTO REGISTRO DE APROBACIÓN**

**Circular de Asesoramiento número:**

**CA: 21.21-AIR-004**

**ASUNTO: DETECCIÓN Y REPORTE DE POSIBLES PARTES NO APROBADAS**

**Revisión: 01**

**Fecha: 06 de mayo de 2024**

(en armonización con la CA-AIR-21-004 SRVSOP, Rev. 1)

**Responsable (autor):**

**Ing. Niurka Montserrat Proveyer**

**Aprobación Preliminar:**

**Subdirector DIA**



**Aprobación Director**

**Ing. José López Vázquez  
Director de Ingeniería y  
Aeronavegabilidad IACC**



## CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

CA: 21.21-AIR-004

FECHA: 06/05/24

REVISIÓN: 01

EMITIDA POR: DIA-IACC

TEMA: **DETECCIÓN Y REPORTE DE POSIBLES PARTES NO APROBADAS**

### **Sección A – Propósito**

- a. Esta circular de asesoramiento (CA) provee un método aceptable para detectar partes posiblemente no aprobadas y reportar el hallazgo a la DIA-IACC, como acción complementaria para el cumplimiento de las previsiones establecidas en las secciones 21.1205 de la RAC-21.21 y la sección 43.110 de la RAC 27.43
- b. El Anexo 1 de esta CA contiene el formulario de “Notificación de posible parte no aprobada” (DIA-F21-004-1), lo cual sirve para estandarizar la forma del reporte. Así mismo se incluye el procedimiento para el uso del formulario DIA-F21-004-1.
- c. Se recomienda que las políticas y procedimientos indicados en esta CA sean considerados en los manuales de gestión de aeronavegabilidad del explotador o de una OMA como parte de su compromiso con la seguridad y como acciones complementarias al cumplimiento de los requisitos antes mencionados.

### **Sección B – Alcance**

Esta CA está dirigida a cualquier persona natural o jurídica que desee reportar / informar, a la DIA-IACC, una parte del cual existan dudas acerca si es una parte aprobada o parte no aprobada. Así como la factibilidad de comunicación con las organizaciones de diseño, fabricación y/o certificación de la parte en mención.

### **Sección C – Documentos de referencia Recomendados**

- a. Anexo 8 de la OACI - Aeronavegabilidad.
- b. Doc. 9760 de la OACI – Manual de aeronavegabilidad.
- c. RAC-27.43 Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucción y Modificaciones, en su capítulo F “Materiales”
- d. RAC-21.21 Certificación de productos y partes de aviación.

**NOTA:** El uso indebido y/o en contraposición con los procedimientos descritos en esta CA, en referencia a componentes, partes y materiales transgrede lo dispuesto por la RAC-21.1205. Así mismo, la falsificación de solicitudes, reportes o registros vinculados con lo anterior es base para las sanciones indicadas en el la RAC-21.21.010 (b).

## Sección D – Definiciones y Abreviaturas:

### **a. Definiciones**

- 1) **Proveedor/distribuidor.** - Cualquier persona que suministre partes o servicios relativos a cualquier producto o parte aeronáutico. Agente, proveedor, revendedor u otra persona o agencia comprometida en la venta de partes para la instalación en productos aeronáuticos.
- 2) **Autoridad Aeronáutica reconocida.** - Se define así a una AAC extranjera cuyas bases de certificación (estándares de aeronavegabilidad) han sido aprobados / aceptados por la DIA-IACC a través de la RAC-21.120, o que una evaluación de su categoría como Autoridad Aeronáutica ha dado razones suficientes a la DIA-IACC para aceptar ciertas aprobaciones efectuadas por ellas.
- 3) **Certificado de Conformidad de Mantenimiento (CCM)** - Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.
- 4) **Declaración de conformidad.** - Título de la casilla 6 del formulario LAR 002, Anexo 5 de la RAC-24.145 u otro documento nacional o extranjero aceptable para la DIA-IACC, donde la persona que firma hace una declaración, bajo responsabilidad, de que los trabajos efectuados se han hecho cumpliendo con todos los requisitos establecidos para el caso (cumplimiento con reglamento, trabajos de acuerdo a información técnica aprobada, etc.).
- 5) **Accesorio (“appliance”).** - Cualquier instrumento, mecanismo, equipo, parte, aparato o accesorio, incluyendo equipos de comunicación y navegación, los cuales se encuentran instalados dentro o adjuntos a una aeronave y que no forman parte de la estructura, motor o hélice.
- 6) **Informante.** - cualquier persona que suministre información acerca de una posible parte no aprobada.
- 7) **Orden de trabajo.** - Registro utilizado por una OMA nacional u otro taller extranjero reconocido por la DIA-IACC.
- 8) **Partes.** - Componentes, dispositivos o materiales utilizados en un producto aeronáutico certificado o para ser instalados en él.
- 9) **Partes aprobadas.** - Una parte aprobada es aquella cuyo diseño se ha considerado aceptable para el Estado de diseño, cuya fabricación apropiada ha sido aprobada por el Estado de fabricación y respecto de la cual se ha concluido que reúne las condiciones para que el Estado de matrícula la opere con seguridad.

**Nota.** — *Las partes aprobadas de conformidad se pueden instalar en una aeronave determinada, pero solo si satisfacen también los datos de diseño aprobados aplicables a la aeronave en particular en la que se deben instalar. Por ejemplo, un asiento diseñado y aprobado para cargas delanteras de 9 g no puede instalarse en una aeronave que debe tener asientos que se han ensayado dinámicamente para 16 g.*

Se considera que las partes estándares, tales como dispositivos de sujeción, son partes aprobadas cuando cumplen una requisito nacional o aceptada por la industria o cuando están mencionadas en el diseño de tipo de determinada aeronave.

Las partes aprobadas deben cumplir con uno de los siguientes requisitos:

- (i) Producida de acuerdo a una aprobación de fabricación de partes (AFCA) o documento equivalente emitido por la AAC del Estado de diseño; por ejemplo, las Parts manufacturer approval (PMA) emitidas por la FAA.
- (ii) Producida de acuerdo a una aprobación de orden técnica estándar (AOTE) o documento equivalente emitido por AAC del Estado de diseño, por ejemplo una technical standar order Approval (TSOA) emitidas por la FAA .
- (iii) Aprobada durante un proceso de certificación de tipo o certificación de tipo suplementario de una aeronave, motor de aeronave o hélice en concordancia con los requisitos de la RAC-21.21
- (iv) Producida y aprobada bajo un certificado de tipo sin una aprobación de organización de producción (certificado de producción), con un sistema de inspección de producción aprobada (SIPA), en concordancia con las regulaciones / reglamentos aeronáuticos.
- (v) Producida y aprobada bajo un certificado de producción (CP).
- (vi) Otros requisitos para ser considerados como parte aprobada por la DIA-IACC:
  - (A) Partes que han sido mantenidas, reconstruidas, alterados o sujetas a inspecciones y/o reparaciones mayores y aprobadas para retorno a servicio en concordancia con la RAC-27.43 y/o 24.145.
  - (B) Partes que estén siendo inspeccionadas y/o probadas por personas autorizadas para determinar la conformidad de la documentación de diseño aprobada por la AAC del Estado de diseño pudiendo también ser encontrado aceptable para instalación, si la DIA-IACC lo autoriza.
- (vii) Producida de acuerdo a especificaciones estándar de la industria, las mismas que han sido considerados aceptables por la AAC del Estado de diseño, reconocida para ser instalados en un producto certificado.

**NOTA 1:** Las partes estándar no requieren ser producidas bajo un SIPA sin embargo es responsabilidad del instalador (y del productor) determinar la conformidad de las partes.

**NOTA 2:** Las partes deben ser identificadas como una parte de un diseño tipo aprobado o encontrarse aceptable para la instalación bajo la RAC-27.43

- (viii) Producida por el propietario u explotador de una aeronave por similitud para propósitos de reparación o modificación de dicha aeronave, con autorización de la DIA-IACC.

- (ix) Fabricada por una OMA durante una reparación /alteración de acuerdo a la información técnica aprobada (que no es para la venta como parte separada), en concordancia con la RAC-27.43.
- 10) **Parte estándar.** - Es una parte fabricada de acuerdo con especificaciones establecidas por la industria y reconocida por la DIA-IACC. Este reconocimiento contempla aspectos tales como diseño, manufactura, pruebas y criterios de aceptación y requisitos de identificación uniforme. Las especificaciones deben incluir toda la información necesaria de producción y conformidad de la parte. Ejemplos: NAS National Aerospace Standards, Army-Navy Aeronautical Standard (AN), Society of Automotive Engineers (SAE), SAE Sematec, y American National Standards Institute (ANSI), ITINTEC, IRAM, etc.
- 11) **Parte falsificada (conocida como “BOGUS”)** - Es una parte no aprobada, consecuencia de una imitación o copia que pretende ser instalada en un producto aeronáutico certificado y con la intención de engañar o defraudar para pasar la imitación como aprobada.
- 12) **Parte no aprobada.** - Son las partes que no cumplen los criterios de las partes aprobadas. También se considerará no aprobada toda parte que no sea compatible con la documentación requerida (documentación de trazabilidad). Entre las partes no aprobadas también se incluyen aquellas que se volvieron a poner en servicio de forma inadecuada, por ejemplo:
- a) las partes suministradas directamente al usuario final por un contratista sin que el titular de la aprobación de diseño y el Estado de fabricación autorizaran el envío directo;
  - b) las partes que recibieron mantenimiento o fueron aprobadas para volver al servicio por una persona u organización que no contaba con la aprobación para ello;
  - c) las partes que no reciben mantenimiento conforme a los requisitos de los datos aprobados aplicables; y
  - d) las partes que llegan al límite de la vida útil, incluido, si procede, todo límite de la vida útil en depósito.
- 13) **Posible parte no aprobada.** - Es una parte que se encuentra bajo sospecha de no cumplir con los requisitos de partes aprobadas, por alguna razón o condición tales como: diferente acabado, tamaño, color, falta (o impropia) identificación, documentación incompleta o adulterada, costo inferior al estándar del mercado, entre otros.
- NOTA:** Una parte aprobada que es usada en una aplicación incorrecta debe ser redirigida a un incumplimiento de la RAC-27.43, sin embargo, esto no es considerado como un reporte de una posible parte no aprobada*
- 14) **Producto aeronáutico.** - Una aeronave, motor de aeronave, o hélice, o una parte a ser instalada en uno de ellos.
- 15) **Aprobación de fabricación de componentes de aeronave** - La aprobación de fabricación de partes, se usa para aprobar el diseño y fabricación de las partes de reemplazo o repuesto, que se pretenden vender directamente al público. El AFCA debe

indicar el nombre y modelo del producto aprobado en el cual la parte es elegible para su instalación (equivalente al PMA de la FAA de USA y al JPA de la EASA).

- 16) **Titular de aprobación de producción.** - Es el titular de un certificado de producción (CP), de un sistema de inspección de producción aprobada (SIPA), de una aprobación de fabricación de componentes de aeronave (AFCA) o de una autorización de orden técnica estándar (AOTE), y es quien controla el diseño y calidad del producto o parte de éste.
- 17) **Orden técnica estándar - OTE: (“Technical Standard Order” (TSO) - FAA).** - Es un estándar bajo el cual se autoriza la fabricación (AOTE) de un componente que sea requerido en la instalación de una aeronave certificada. La autorización OTE no significa que este producto pueda instalarse directamente en una aeronave certificada, requiere de una aprobación de instalación.
- 18) **Titular de certificado de tipo.** – Persona u organización que está en posesión de la certificación de los datos de diseño de tipo y certificado de tipo y cuenta con la competencia necesaria para utilizar esos datos según proceda para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, el motor o la hélice.

Es el responsable del mantenimiento de la integridad del diseño de tipo aprobado y él o su representante debe continuar como punto de contacto de la CAA para resolver los problemas que puedan requerir la aplicación de una medida correctiva. Para cumplir esta responsabilidad, el titular del certificado de tipo debe contar con la capacidad permanente, o el acceso a esa capacidad, de proporcionar soluciones técnicas adecuadas para las dificultades en servicio cuando la experiencia en servicio lo justifique o cuando la CAA exija una medida correctiva obligatoria.

#### **b. Abreviaturas**

RAC: Regulaciones Aeronáuticas Cubanas

AFCA: Aprobación de fabricación de componentes de aeronaves

OTE: Orden técnica estándar

DIA-IACC: Dirección de Ingeniería y Aeronavegabilidad del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

CCM: Certificado de Conformidad de Mantenimiento

OMA: Organización de Mantenimiento Aprobada

PMA: Parts manufacturer approval

AOTE: Technical standar order Approval

SIPA: Sistema de inspección de producción aprobada

CP: Certificado de producción

#### **Sección E – Documentación de justificación**

1. Un proceso de documentación que proporcione pruebas por escrito de la aceptabilidad de una parte, es un elemento esencial de todo sistema diseñado para garantizar que solo se instalen partes aprobadas en una aeronave. Dicho proceso tiene por objeto proporcionar toda la información pertinente respecto de la parte a la que se refiere que permita a un posible instalador determinar con facilidad el estado de la parte.
2. Esos documentos deberán contener información relativa a:
  - a) la autoridad en virtud de la cual se ha publicado;

- b) la identificación de referencia a los fines de la trazabilidad;
- c) el nombre, dirección y referencia de aprobación de la organización que los publica;
- d) el número de orden de trabajo, contrato o factura;
- e) la cantidad, descripción, número de parte y, si procede, número de serie de la parte;
- f) la información pertinente relativa a toda limitación de la vida útil, incluidos los registros de antecedentes en servicio;
- g) la firma y referencia de aprobación de la persona que expide el documento; y
- h) si la parte es nueva o usada.

### **Sección F – Precauciones para evitar que se acepten inadvertidamente partes no aprobadas**

1. La evidencia documental del cumplimiento de un proceso aprobado no supondrá por sí sola una garantía contra la instalación de partes no aprobadas si el proveedor original de esas partes proporciona a sabiendas información falsa o se propone cometer algún otro tipo de engaño.

2. Siempre es necesario contar con un plan de protección secundaria para dar una alerta temprana de las partes que no están aprobadas antes de que se conceda la conformidad para su instalación. La principal protección en esos casos es un sistema sólido, bien documentado y de alerta de solicitud y recepción de partes que, mediante auditorías e informes, establezca un nivel satisfactorio de confianza en sus proveedores de partes y que:

- a) garantice una correlación constante entre las partes ordenadas y las partes recibidas;
- b) esté alerta ante cualquier modificación no autorizada de la documentación justificante y toda imposibilidad del proveedor de suministrar la documentación requerida;
- c) esté al tanto si un precio cotizado para la parte en cuestión es significativamente menor que el presupuestado por otros proveedores;
- d) esté al tanto de que los plazos de entrega son significativamente menores que los indicados por otros proveedores; y
- e) conozca diferentes métodos de envasado de partes utilizados por los fabricantes de partes, organismos de mantenimiento y distribuidores autorizados y pueda detectar desviaciones de esos métodos.

3. Los organismos, en particular las organizaciones de mantenimiento aprobadas (OMA) y los explotadores, deben establecer procedimientos para garantizar que todos los miembros del personal que tengan contacto habitual con las partes, en especial, el personal de compras, de almacenes, mecánicos y personal de certificación, sean plenamente conscientes de los peligros que representan las partes no aprobadas y también de las fuentes probables. Se debe advertir ampliamente a ese personal acerca del acceso a cualquier base de datos de partes no aprobadas.

Las OMA y los explotadores también tendrán que asegurarse de que sus proveedores de partes están plenamente integrados en la red de notificación y se requerirán auditorías periódicas del personal para velar por que todos permanezcan atentos al problema.

### **Sección G – Detección**

La condición de aeronavegabilidad de los productos aeronáuticos estaría afectada si el diseño y calidad de las partes son desconocidos. Una identificación efectiva de partes no aprobadas podría ser difícil si las partes presentan o muestran características similares a las de una parte aprobada. A continuación, se presentan algunos procedimientos por los cuales las

partes aprobadas (y sus fuentes) pueden ser evaluadas:

a. **Proceso de adquisición.** - El explotador aéreo y la OMA deben establecer un procedimiento de adquisición de partes aprobadas antes de la compra de partes que serán instalados en los productos aeronáuticos. Este procedimiento debe incluir los siguientes requisitos mínimos:

- 1) **Método de identificación de los proveedores / distribuidores:** Se deberá disponer de un control de documentación, y un sistema de inspección de recepción que asegure la trazabilidad y certificación de las partes para determinar que provienen de una fuente aprobada y/o aceptada por la DIA-IACC.
- 2) **Métodos de selección de proveedores / distribuidores:** Para determinar si las partes presentan un riesgo potencial de ser no aprobadas. Las siguientes son situaciones que pueden generar dudas o cuestionamientos:
  - (i) Avisos de precios que son significativamente más bajos que los precios ofertados por otros abastecedores / distribuidores de la misma parte (precio de mercado).
  - (ii) Tiempo de envío que es significativamente más corto que otros proveedores / distribuidores (cuando se sabe que dicha parte se encuentra agotada en almacenes)
  - (iii) Notas de venta u ofrecimientos de proveedores / distribuidores no identificados que dan la impresión de disponer de un número ilimitado de partes, componentes o material disponible para el usuario final.
  - (iv) Un abastecedor / distribuidor que no pueda entregar documentación substancial de una parte, la cual supuestamente fue producida en conformidad con una aprobación del Estado de diseño reconocida por la DIA-IACC, o inspeccionada, reparada, con "overhaul", preservada o alterada de acuerdo a las regulaciones vigentes.

b. **Procedimiento de aceptación.** - Este es un proceso por el cual se pueden establecer métodos de identificación de partes posiblemente no aprobadas durante la inspección de recepción y aceptación. En este proceso se puede considerar aspectos tales como, por ejemplo:

- 1) Confirmar que el empaque de la parte identificada del abastecedor / distribuidor no presenta alteraciones o daños visibles.
- 2) Verificar que las placas de identificación de la parte y el documento de remisión reflejen la misma información que la orden de compra en cuanto al número de parte, número de serie, e información histórica (si es aplicable).
- 3) Verificar que la identificación en la parte no haya sido adulterada (ejemplo: número de serie re-estampado o número de serie o número de parte impropio o perdido, número de serie localizados en otra ubicación que la normal, o colocados con lápiz eléctrico).
- 4) Asegurarse que el tiempo de almacenamiento o la vida límite no ha expirado (si es aplicable).
- 5) Realizar una inspección visual de la parte y de sus documentos de tal manera que se pueda determinar si la parte es trazable a una fuente aceptada y autorizada por DIA-IACC. Los



siguientes son algunos ejemplos de documentación de identificación adecuada:

- (i) Formulario LAR 001, FAA 8130-3, EASA FORM 1 de la "European Aviation Safety Agency" (EASA).
- (ii) Documentos de mantenimiento con la certificación de conformidad de mantenimiento efectuado bajo la RAC-27.43 u otro documento equivalente aceptable para la DIA-IACC ("work order", "shop findings", etc.).
- (iii) Marcas de OTE o TSO/JTSO (FAA/EASA).
- (iv) Marcas de AFPA o PMA/JPA (FAA/EASA).

Estos se pueden complementar con:

- (v) Documentos de compra, venta y envío de un poseedor de aprobación de producción o PAH ("Production Approval Holder").
- (vi) Carta de autorización de envío directo ("direct ship") de un PAH ("Production Approval Holder").

**c. Evaluaciones del abastecimiento.** - Se requiere implementar un control de calidad que asegure que un proveedor / productor de partes (materiales, componentes, dispositivos y subconjuntos) o servicios (procesos, calibraciones, pruebas de banco, etc.) cumpla con lo establecido en las RAC (detallado en esta CA) y que las partes conformen las especificaciones de diseño aprobada, y se encuentren en condiciones de realizar una operación segura.

#### **Sección H – Notificación de partes no aprobadas**

1. Los sistemas utilizados por los usuarios finales para informar a los titulares de certificados de tipo y entidades de reglamentación tienen por objeto proporcionar una alerta generalizada de la detección de partes no aprobadas para que se pueda informar los usuarios de equipos similares lo antes posible. Ante la aparición, probablemente aleatoria, de partes no aprobadas, el acceso a un sistema de notificación debe ser sencillo y posible en todo momento que sea razonable. De ello se desprende que se debe dar amplia publicidad al sistema de notificación (y a los programas en general).
2. Con el fin de obtener tanta información como sea posible de una notificación de una parte que, según se sospecha, no está aprobada, es necesario contar con un formato normalizado de notificación. La información requerida incluirá la descripción de la parte y del lugar donde se recibió; los números de parte y, si procede, los números de serie; colores, marcas, dimensiones y características particulares comunes a la parte no aprobada que la diferencian de aquella genuina; y naturaleza de la documentación que la acompaña.
3. Dado que es factible que estos reportes (notificaciones) puedan ser hechos con otras intenciones, es un requisito para realizar dicha notificación registrar el nombre de la persona que reporta (informante) para permitir a la DIA - IACC verificar la información, y proveer confirmación y/o seguimiento al reporte. La confidencialidad del reporte debe ser garantizada por la DIA.

4. Una vez que la DIA - IACC haya recibido la notificación por parte de la persona (informante), se evaluará el reporte, registrado en el formulario **DIA-F21-004-1**, el cual será enviado a la dirección electrónica que la DIA - IACC establezca, a fin de determinar si corresponde a una parte no aprobada por diseño o fabricación, para lo cual se establecerá la correspondiente comunicación con las organizaciones de diseño, fabricación y/o certificación de la mencionada parte, así como con la DIA - IACC.
5. Toda vez que se considere que una parte es sospechosa, se deben poner en cuarentena de inmediato la parte y toda la documentación que la acompaña y retenerlas hasta que el organismo encargado de procesar los informes establezca que ya no se requieren las pruebas o hasta que se haya determinado la autenticidad de la parte.
6. En ciertos casos, se concluirá que algunos informes de las partes de cuya aprobación se sospecha son falsos cuando se disponga de más información en forma de documentación justificante. Un sistema de información satisfactorio debe aceptar ese tipo de falsas alarmas y el gasto de energía que generan en el conocimiento de que desalentar esos informes podría a la larga significar la supresión de un informe genuino.
7. Será necesaria una base de datos relativamente simple, en lo posible informatizada, para mantener un registro y facilitar el procesamiento de los informes de las partes que se sospecha no están aprobadas. La base de datos debe permitir efectuar búsquedas, de manera que se pueda identificar fácilmente cualquier elemento común dentro de los informes recibidos ingresando palabras clave. La base de datos en sí puede ser un sistema dedicado o parte de un sistema de notificación de sucesos generales mucho más amplio.

### **Sección I – Almacenes y distribuidores de partes**

1. Se reconoce el hecho de que los almacenes y distribuidores de partes participan en gran medida en la prevención del uso de partes no autorizadas. Esos organismos desempeñan la función comercial establecida de almacenar u obtener partes, en muchos casos con poca anticipación. Algunas AAC aprueban los almacenes y distribuidores de partes, pero otros no.
2. En lo que respecta a la aeronavegabilidad, la función del proveedor de partes se limita a tener bajo su control, por un período limitado, la parte y los correspondientes datos justificantes, dado que estos se entregan en su totalidad al comprador. El control más eficaz que pueda ejercer el comprador de las partes consiste en asegurarse de que son correctas y que la documentación refleja fielmente la condición de esas partes. Se obtiene una garantía aun mayor cuando el instalador solo compra partes a proveedores que poseen antecedentes.
3. Los distribuidores de partes también pueden dividir grandes pedidos de partes idénticas en lotes más pequeños para enviarlos a los usuarios finales. En este caso, deberán presentar documentación que acredite que las partes proceden del gran pedido original y expedir un segundo conjunto de documentos de aeronavegabilidad, si están autorizados a tal fin por la autoridad de reglamentación, o bien adjuntar una copia de la documentación original de aeronavegabilidad.

### **Sección J – Partes que se retiran de una aeronave que no está en servicio**


1. Las aeronaves que se retiran del servicio se utilizan frecuentemente como fuente de repuestos, procedimiento que a veces se denomina “recuperación de partes”. Aunque hayan estado en estado de funcionamiento en el momento en que se guardó la aeronave en depósito, esas partes pueden haberse visto afectadas por las condiciones de almacenamiento, en especial, por factores medioambientales o por el tiempo transcurrido en depósito.

2. Se deben investigar los registros de la aeronave y sus partes que sean anteriores al momento en que se la puso en depósito con el fin de determinar los antecedentes de mantenimiento previos y MCAI y el nivel de modificación y reparación de las partes que se retiran. También se deberá tener en cuenta todo suceso anormal ocurrido inmediatamente antes de su depósito, por ejemplo, aterrizajes pesados o impacto de rayos, al decidir sobre el estado operativo de las partes que se retiran.
3. Es importante que el proceso de extracción de partes esté planificado y controlado de una manera lo más cercana posible a la adoptada para las tareas de mantenimiento de rutina de las aeronaves en servicio. Se deben considerar, en particular, los siguientes elementos:
  - a) los medios por los que se retira la parte deben estar en conformidad con los datos normales de mantenimiento (por ejemplo, manuales de mantenimiento), utilizando los instrumentos especificados;
  - b) deben proporcionarse equipos de acceso adecuados;
  - c) si la extracción se efectúa al aire libre, se debe interrumpir el desmontaje ante inclemencias meteorológicas;
  - d) debe ejecutar todo el trabajo personal de mantenimiento debidamente calificado;
  - e) se deben recubrir todas las conexiones expuestas;
  - f) se debe ofrecer en las inmediaciones del área de trabajo una zona de almacenamiento de cuarentena protegida y cercada para las partes que se desmontan; y
  - g) se deben aplicar controles normales de mantenimiento mediante documentación, por ejemplo, el uso de planillas o tarjetas para registrar el retiro de componentes y la identificación de etiquetas para demostrar el estado operativo.
4. Un organismo debidamente reconocido debe efectuar una evaluación de la condición y el posible retorno al servicio de cada parte extraída. Es posible que el alcance de los trabajos que sea preciso efectuar antes de que la parte vuelva al servicio, abarque desde una simple inspección visual externa hasta una revisión completa.

-----

## Anexo 1:

## Registro - DIA-F21-004-1

		<b>NOTIFICACIÓN DE POSIBLE PARTE NO APROBADA</b> Use la página 2 para realizar reportes de múltiples partes.	
1. Fecha del hallazgo:		2. Nomenclatura de la Parte:	
3. Número de Parte:		4. Número de serie:	
5. Cantidad	6. Nombre del Conjunto: Número de Parte del Conjunto:	7. Fabricante y Modelo:	
8. Nombre, Dirección de la Compañía o Persona(s) quienes suministraron o repararon la parte:			
Nombre: _____		Dirección: _____	
Ciudad: _____	Departamento y/o Provincia: _____	Código postal: _____	
País: _____	Teléfono: _____	Correo electrónico: _____	
Marque según aplique a quienes suministraron o repararon la parte:			
<input type="checkbox"/> Fabricante	<input type="checkbox"/> Dueño certificado	<input type="checkbox"/> Explotador aviación general	
<input type="checkbox"/> Abastecedor/Proveedor	<input type="checkbox"/> OMA # _____	<input type="checkbox"/> Otros	
<input type="checkbox"/> Dueño de certificado	<input type="checkbox"/> Explotador aéreo AOC # _____		
9. Descripción del Evento: (Incluya porque piensa que la(s) parte(s) no es (son) aprobada(s).)			
10. Nombre y dirección de la compañía o persona(s) donde se descubrió la parte:			
Nombre: _____		Dirección: _____	
Ciudad: _____	Departamento y/o Provincia: _____	Código postal: _____	
País: _____	Teléfono: _____		
Marque según aplique quien o quienes descubrieron la parte:			
<input type="checkbox"/> Explotador aéreo AOC # _____	<input type="checkbox"/> Abastecedor/Proveedor	<input type="checkbox"/> Desconocido	
<input type="checkbox"/> Mecánico	<input type="checkbox"/> Inspector de la AAC	<input type="checkbox"/> Otros	
<input type="checkbox"/> OMA # _____	<input type="checkbox"/> Inspector de AAC extranjera		
<input type="checkbox"/> Distribuidos	<input type="checkbox"/> Explotador aviación general		
11. Fecha del reporte:			
12. Nombre y dirección del Informante:			
Nombre: _____		Dirección: _____	
Ciudad: _____	Departamento y/o Provincia: _____	Código postal: _____	
País: _____	Teléfono: _____	Correo electrónico: _____	
<input type="checkbox"/> 13. Marque aquí si desea que su identidad sea confidencial.			
<input type="checkbox"/> 14. Marque aquí si no desea recibir una confirmación escrita de recepción de Información.			
<input type="checkbox"/> 15. Marque aquí si Ud. ha incluido alguna información adicional.			

[illegible]

DIA-F21-004-1 / 2

**Instrucciones para el llenado:**

**Casilla 1** Registre la fecha, cuando la parte fue descubierta

**Casilla 2** Indique el nombre o descripción de la posible parte no aprobada.

**Casilla 3** Indique el número de parte.

**Casilla 4** Indique el número de serie de la parte (si es aplicable).

**Casilla 5** Indique la cantidad de las posibles partes no aprobadas.

**Casilla 6** Indique el nombre y el número de parte del conjunto mayor (lugar donde estuvo o podría estar instalada).

Ejemplo:

Nomenclatura de la parte: ACTUADOR

Número de parte: PN 12345

Nomenclatura del conjunto: Tren de Aterrizaje Principal.

Número de parte del conjunto: PN PG12389

**Nota:** Si requiere más hojas que la página 2 usar hojas en blanco adicionales indicando los siguientes títulos en cada columna: Nomenclatura — Número de Parte — Número de Serie — Cantidad — Nomenclatura del Conjunto — Número de parte del Conjunto

**Casilla 7** Identifique el tipo de aeronave en que estaba o podría estar instalada la parte.

**Casilla 8** Indique el nombre completo y la dirección de la compañía o persona que fue el último proveedor o el que realizó la última reparación a la posible parte no aprobada. Marque el recuadro apropiado para designar al tipo de compañía.

**Casilla 9** Hacer una breve descripción física de la posible parte no aprobada (decoloración, marcas sospechosas, diferente material, etc.), e indicar porque cree Ud. que es una posible parte no aprobada. Proporcionar suficiente información que permita a la DIA-IACC evaluar la condición de la posible parte no aprobada.

**Casilla 10** Indique el nombre completo y la dirección de la compañía (o persona) donde fue hallada la posible parte no aprobada. Marque el recuadro apropiado para indicar fue la persona o en qué compañía se descubrió la parte.

**Casilla 11** Registre la fecha cuando fue llenado el formato y entregado.

**Casilla 12** Indique el nombre, dirección, teléfono y correo electrónico (si es posible) de la persona que reportó la posible parte no aprobada. Esta información es necesaria en caso de que la DIA-IACC necesite ponerse en contacto con dicha persona para mayor información.

**Casilla 13** Si Ud. desea mantener la confidencialidad de su identidad marque este recuadro.

**Casilla 14** Si Ud. no desea recibir un documento de confirmación de recepción de información, marque este recuadro.

**Casilla 15** Si Ud. ha facilitado información adicional como fotos, listado de partes, etc., marque este recuadro.

**Envíe este formato de notificación de posible parte no aprobada a:**

Dirección de correo electrónico: [dia@iacc.avianet.cu](mailto:dia@iacc.avianet.cu)