

**DECIZIA**  
**DIRECTORULUI GENERAL AL**  
**AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**  
 Nr.D 1180 din 29.11.2011 .

În temeiul prevederilor Hotărârii Guvernului României nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, modificată și completată,

În baza competențelor acordate prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 773/30.06.2009,

Directorul General al Autorității Aeronautice Civile Române,

**DECIDE:**

**Art. 1.** Începând cu data de prezentei decizii intră în vigoare *Procedura și Instrucțiunea de Aeronautică Civilă pentru monitorizarea continuității navigabilității aeronavelor*, cod PIAC-DN-ACAM, ediția 01/noiembrie 2011.

**Art. 2.** În termen de 5 zile lucrătoare de la data prezentei decizii, Șeful Serviciului Managementul Continuității Navigabilității, din cadrul Direcției Navigabilitate va lua măsuri pentru:

- introducerea acestui document în rețeaua intranet a AACR (în zona de informare internă);
- publicarea pe pagina de internet a AACR a Procedurii și Instrucțiunii de Aeronautică Civilă pentru monitorizarea continuității navigabilității aeronavelor, cod PIAC-DN-ACAM ediția 01/noiembrie 2011.

**Art. 3.** În termen de 10 zile lucrătoare de la data luării la cunoștință de prevederile prezentei decizii șeful Serviciului Managementul Continuității Navigabilității din cadrul Direcției Navigabilitate, va realiza instruirea personalului din subordine cu privire la prevederile PIAC-DN-ACAM, Procedura și Instrucțiunea de Aeronautică Civilă pentru monitorizarea continuității navigabilității aeronavelor, ediția 01/noiembrie 2011.

**Art. 4.** Compartimentul Certificare și Continuitatea Navigabilității al Serviciului Managementul Continuității Navigabilității din Direcția Navigabilitate vor duce la îndeplinire prevederile prezentei decizii.

**DIRECTOR GENERAL**  
 Claudia VÎRLAN



*Handwritten signature: Claudiu*



# **AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ**

## **Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă**

### **PIAC – DN – ACAM**

**Monitorizarea continuității navigabilității  
aeronevelor**

Prezentele proceduri și instrucțiuni au fost emise de Autoritatea Aeronautică Civilă Română și aprobate prin Decizia Directorului General nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

Copii ale prezentei reglementări și amendamentele la aceasta pot fi obținute la cerere, contra cost, de la:

**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ**

**Șoseaua București – Ploiești nr. 38-40**





**RO- 013695, sector 1, BUCUREȘTI**

**Tel: +4021 208 15 08**

**Fax: +4021 208 15 72**

**+4021 233 40 62**

Regimul de semnături

<b>APROBAT</b>	DIRECTOR GENERAL	Claudia VÎRLAN	
<b>AVIZAT</b>	DIRECTOR DIRECȚIA NAVIGABILITATE	Tudorel ROMAN	
	ȘEF SERVICIU MANAGEMENTUL CONTINUITĂȚII NAVIGABILITĂȚII	Dragoș TRONARU	
	ȘEF SERVICIU STANDARDIZARE REGLEMENTĂRI ȘI CALITATE	Simion HĂDĂREAN	
<b>ÎNTOCMIT</b>	INSPECTOR AERONAUTIC	Nelu CARPACIU	



**PAGINĂ LĂSATĂ LIBERĂ INTENȚIONAT**

**CUPRINS**

<b>CUPRINS</b> .....	<b>iii</b>
<b>PREAMBUL</b> .....	<b>iv</b>
<b>CAPITOLUL 1. GENERALITĂȚI</b> .....	<b>1</b>
1.1. Scop.....	1
1.2. Aplicabilitate .....	1
1.3. Documente de referință .....	1
1.4 Definiții și abrevieri .....	1
<b>CAPITOLUL 2. Monitorizarea continuității navigabilității aeronavelor</b> .....	<b>1</b>
2.1. PRINCIPII GENERALE .....	1
<b>CAPITOLUL 3. OBLIGAȚIILE DIRECȚIILOR DE SPECIALITATE RESPONSABILE DIN CADRUL AACR</b> .....	<b>1</b>
3.1. DIRECȚIA NAVIGABILITATE.....	1
<b>CAPITOLUL 4. OBLIGAȚIILE OPERATORILOR AERIENI sau DEȚINĂTORILOR DE AERONAVE PERSOANÉ FIZICE FAȚĂ DE PROGRAMUL ACAM</b> .....	<b>1</b>
<b>ANEXA A - Definițiile Factorilor de risc</b> .....	<b>1</b>
<b>ANEXA B – Formularul transmis operatorilor cu planificarea inspecțiilor anuale</b> .....	<b>1</b>

---

**PREAMBUL**

- (1) Activitatea aeronautică civilă pe teritoriul și în spațiul aerian al României este reglementată prin Codul aerian civil, prin actele normative interne din domeniu, precum și în conformitate cu prevederile Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago în 7 decembrie 1944, cu amendamentele aduse ulterior acestei convenții, ale altor convenții și acorduri internaționale la care România a aderat sau este parte.
- (2) În conformitate cu prevederile Codului aerian civil și în scopul reglementării domeniului aviației civile, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), în calitate sa de autoritate de stat, asigură, direct sau prin delegare de competență și desemnare a unor organisme tehnice specializate, instituții publice sau operatori economici, elaborarea și punerea în aplicare a reglementărilor specifice, supervizarea siguranței zborurilor, certificarea agenților aeronautici civili, a personalului aeronautic civil și a tehnicii aeronautice, avizarea lucrărilor efectuate în zonele supuse servituților de aeronautică civilă, inspecția de siguranță a zborului, investigarea tehnică a incidentelor și accidentelor în domeniul aviației civile, precum și inspecția și controlul de securitate aeronautică.
- (3) În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului României (HGR) nr. 405/ 12.09.93, Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) asigură aplicarea reglementărilor aeronautice naționale și supravegherea respectării lor de către persoanele juridice și fizice, române sau străine, care desfășoară activități aeronautice civile ori proiectează sau execută produse și servicii pentru aviația civilă pe teritoriul României, precum și execută prevederile înțelegerilor și acordurilor aeronautice internaționale la care statul român este parte.
- (4) Reglementarea (EC) Nr. 216/2008 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 Februarie 2008 privind reguli comune în domeniul aviației civile, precum și înființarea Agenției Europene pentru Siguranța în Aviație (Reglementarea de Bază), stabilește la Articolul 5(4)(a) condițiile generale în care poate fi emisă o autorizație de zbor pentru o aeronavă.
- (5) Reglementarea Comisiei (EC) Nr. 2043/2003 din 20 Septembrie 2003, care stabilește reguli de implementare privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, cuprinde în Anexa 1, Part M, reguli pentru menținerea navigabilității aeronavelor și cere autorităților naționale să monitorizeze conform unui plan toate aeronavele din registrul lor.
- (6) Monitorizare a continuității navigabilității aeronavelor înmatriculate în Registrul Unic de Înmatriculare al Aeronavelor Civile din România bazat pe audituri de produs și prin inspecții de navigabilitate pentru aeronavele se fac de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) prin Direcția Navigabilitate conform reglementării Ec 2042/2003 , Anexa 1, Part M, art. M.B.303. Detalii privind etapele, formularele utilizate, precum și informațiile necesare a fi furnizate sunt cuprinse în prezenta procedură.



---

### Reguli de amendare

- 1) Prevederile prezentei proceduri se pot modifica prin amendare sau prin emiterea unei noi ediții.
- 2) Următoarele reguli sunt aplicabile:
  - i) Amendamentul sau ediția nouă se aprobă numai prin decizia Directorului General al AACR;
  - ii) În cazul amendamentului, textul modificat va fi marcat cu o linie verticală situată în stânga paginii, iar paginile afectate vor fi identificate corespunzător (ediție, lista paginilor efective);
  - iii) După primirea amendamentului aprobat corespunzător, fiecare deținător al procedurii va introduce noile pagini emise, va distruge paginile înlocuite și va completa corespunzător tabelul „INDEXUL AMENDAMENTELOR”;
  - iv) În cazul în care vor exista modificări a mai mult de 30% din conținutul procedurii, se va edita o nouă ediție.

**Indexul amendamentelor**

Nr. crt.	Numărul amendamentului	Data intrării în vigoare	Numele persoanei care a introdus amendamentul	Semnătura

## Lista paginilor în vigoare

Numărul paginii	Ediția / Anul
Coperta	Ed. 01/2011
Contracoperta	Ed. 01/2011
i	Ed. 01/2011
ii	Ed. 01/2011
iii	Ed. 01/2011
iv	Ed. 01/2011
v	Ed. 01/2011
vi	Ed. 01/2011
vii	Ed. 01/2011
viii	Ed. 01/2011

Numărul paginii	Ediția / Anul
1-1	Ed. 01/2011
1-2	Ed. 01/2011
2-1	Ed. 01/2011
2-2	Ed. 01/2011
3-1	Ed. 01/2011
3-2	Ed. 01/2011
4-1	Ed. 01/2011
4-2	Ed. 01/2011
A-1	Ed. 01/2011
A-2	Ed. 01/2011
B-1	Ed. 01/2011

**PAGINĂ LĂSATĂ LIBERĂ INTENȚIONAT**

---

## CAPITOLUL 1. GENERALITĂȚI

### 1.1. Scop

Scopul prezentei proceduri îl reprezintă stabilirea modului de lucru și a obligațiilor ce revin Direcției Navigabilitate din cadrul Autorității Aeronautice Civile Române pe de o parte, precum și solicitanților pe de altă parte, pentru monitorizare a continuității navigabilității aeronavelor.

### 1.2. Aplicabilitate

- (1) Prezenta procedură este aplicabilă tuturor persoanelor fizice și/sau juridice care desfășoară activități aeronautice civile pe teritoriul României și/sau în spațiul aerian național și care solicită emiterea unei autorizații de zbor și aprobarea condițiilor de zbor.
- (2) Direcția Navigabilitate din cadrul AACR este responsabilă cu stabilirea criteriilor de inspecții ACAM, planificarea inspecțiilor aeronavelor înmatriculate în România, informarea operatorilor aerieni despre această planificare inspecțiilor și inspecția acestora din punct de vedere a navigabilității obligațiile ce îi revin fiind descrise în Capitolul 3 al prezentei proceduri.

### 1.3. Documente de referință

- (1) SR EN ISO 9000, Sisteme de management al calității, principii fundamentale și vocabular, în vigoare;
- (2) SR ISO/TR 10013, Linii directoare pentru documentația sistemului de management al calității, în vigoare;
- (3) RACR 11, Elaborarea și emiterea reglementărilor aeronautice civile române și a procedurilor de aplicare a acestora, în vigoare;
- (4) Reglementarea 2042/2003 (Part M);
- (5) Reglementarea 1702/2003 (Part 21).

### 1.4 Definiții și abrevieri

- (1) Definiții: definițiile se găsesc în documentele de referință indicate la pct. 1.3 de mai sus.
- (2) Abrevieri:
  - (i) CN : Certificat de Navigabilitate
  - (ii) CEN: Certificat de Evaluare a Navigabilității
  - (iii) AACR: Autoritatea Aeronautică Civilă Română
  - (iv) ACAM: Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring (monitorizarea continuității navigabilității aeronavelor)
  - (v) EASA: (European Aviation Safety Agency): Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației
  - (vi) SMCN : Serviciul de managementul continuității navigabilității
  - (vii) FM sau AFM: (Flight Manual) Manualul de zbor

- 
- (viii) PART 21: Anexa la Reg (EC) No.1702/2003
  - (ix) AD: (Airworthiness Directive) Directivă de Navigabilitate
  - (x) SB: (Service Buletin) Buletin de serviciu
  - (xi) TC: (Type Certificate) Certificat de Tip
  - (xii) STC (Suplement Type Certificate) Certificat de Tip Suplimentar
  - (xiii) CDCCL: (Critical Design Control Configuration Limitation) limitări ale controlului configurației în zonele critice
  - (xiv) CRS: (Certificate Release to Service) certificat de punere în serviciu
  - (xv) AMM: (Aircraft Maintenance Manual) manualul de întreținere aeronava
  - (xvi) IRC: inginer de recepție și control
  - (xvii) SRM: (Structural Repair Manual)
  - (xviii) Pg-ACAM : Programul de monitorizare a continuității navigabilității aeronavelor
  - (xix) OMCN: organizație de management continuitate navigabilitate (CAMO)
  - (xx) ALI: element de limitare a navigabilității navigabilității
  - (xxi) APU: sursă de putere auxiliară
  - (xxii) CDL: listă a devierilor de la configurație – asimilat cu CDCCL
  - (xxiii) CMR: cerințe de certificare de întreținere
  - (xxiv) IPC: catalog ilustrat de componente
  - (xxv) MEL: lista echipamentului minim
  - (xxvi) MRB: bordul de evaluare a întreținerii
  - (xxvii) SRM: manual de reparație structurală
  - (xxviii) TCDS: fișa de date a certificatului de tip
  - (xxix) KRF: (Key Risk Factor) factori de risc
  - (xxx) SAFA (Safety Assesment of Foreign Aircraft) evaluarea de siguranță a aeronavelor străine.
  - (xxxi) SANA (Safety Assesment of National Aircraft) evaluarea de siguranță a aeronavelor naționale.

**CAPITOLUL 2. MONITORIZAREA CONTINUITĂȚII NAVIGABILITĂȚII AERONAVELOR****2.1. PRINCIPII GENERALE**

- (1) Ca bază pentru efectuarea monitorizării continuității navigabilității flotei de aeronave înmatriculate în România se va utiliza ultimul amendament al cerințelor din documentația de referință.
- (2) Monitorizarea continuității navigabilității flotei de aeronave înmatriculate în România se efectuează prin audituri de produs (aeronavă).
- (3) Inspecția constă din verificărea documentelor de navigabilitate și inspecția fizică a aeronavei.
- (4) Planul pe care prin care AACR monitorizează continuitatea navigabilității flotei de aeronave înmatriculate în România este bazat pe definirea factorilor de risc (Key Risk Factors) – vezi Anexa A.
- (5) Factorii de Risk sunt stabiliți în cadrul EASA și valabili pentru toate țările membre ale EASA astfel ca rezultatele inspecțiilor să poată fi comparate, evaluate, însumate după aceleași criterii în țările membre..
- (6) Inspectorii aeronautici care inspectează aeronavele au și calitatea de ingineri de recepție și control. Aceștia au experiență practică și de zbor, cunoștințe generale despre tipul de aeronavă de inspectat, cunosc reglementările naționale și EASA, ca: Part 21, Part M, Part 145, EU-OPS, sunt familiarizați cu procesul MRB și MSG, cu programul de întreținere și fiabilitate și au experiență asupra modului de gestionare a înregistrărilor, inclusiv a celor computerizate, etc...
- (7) Operatorii aerieni/ persoane fizice, la solicitarea AACR trebuie să dea informațiile cerute privitor la întreținerea programată a aeronavelor pe anul în curs. Scopul este de a programa inspecțiile ACAM în timpul întreținerilor majore. Astfel AACR va alcătui planul de inspecții ACAM anuale astfel ca aeronavele să fie inspectate în timpul inspecțiilor majore. Astfel sunt beneficii atât pentru operatori (aeronavele nu sunt indisponibilizate pentru inspecții) cât și pentru eficacitatea procesului de inspecție.
- (8) Planificarea inspecțiilor în vederea desfășurării Pg-ACAM pe anul în curs pentru fiecare operator aerian în parte se transmite pe formularul F-PI-AW-ACAM-06 – vezi Anexa B.
- (9) În funcție de necesități AACR-DN poate modifica programul ACAM stabilit inițial și poate ordona inspecții ACAM neplanificate atunci când se consideră necesar (de exemplu în cazul unor inspecții SAFA sau SANA care găsesc neconformități ce depășesc alarmant nivelul mediu de neconformități).
- (10) Ori de câte ori se va iniția un audit de produs (aeronavă), operatorul aeronavei care face subiectul auditului va fi înștiințat, pe lângă programarea inițială anuală, despre acțiunea ce urmează să se desfășoare într-un termen apropiat, pentru a pregăti accesul la aeronavă.
- (11) În vederea efectuării auditului, operatorul va asigura facilități corespunzătoare, într-o locație adecvată și va permite accesul atât la toată documentația de navigabilitate a aeronavei cât și la aeronava propriuzisă.

- 
- (12) Pe parcursul inspecției ACAM, inspectorii AACR-DN vor fi permanent însoțiți de un reprezentant al operatorului, cu putere de decizie în organizația acestuia. În mod normal, acesta va fi persoana desemnată pentru funcția de manager pentru calitate. Această însoțire este necesară pentru a se asigura că operatorul înțelege pe deplin toate constatările din timpul auditului. La încheierea auditului, reprezentantul operatorului va fi informat asupra constatărilor din timpul auditului.
- (13) Dacă inspectorii AACR-DN consideră necesar, în cadrul programului ACAM, se vor planifica și efectua și verificări în zbor. (cerință conform EC 2042/2003, Anexa 1, Part M, art. AMC M.B.303(b)).
- (14) Evaluarea unei aeronave se poate întinde pe o perioadă ținând cont că trebuie evaluată atât documentația cât și aeronava și întregul proces se poate întinde pe o perioadă mai mare.
- (15) Toate constatările/ neconformitățile din timpul auditului vor fi transmise operatorului pe formularul F-PI-AW-ACAM-01 în 48 de ore de la finalizarea întregii evaluări, în vederea stabilirii planului de masuri și pentru închiderea neconformităților constatate.
- (16) Dacă inspectorii DN-AACR constată neconformități, conform reglementării EC 2042/2003, Anexa 1, Part M, aceștia trebuie să ia măsuri conform art. M.B.903. În cazul neconformităților de nivel 1, AACR-DN poate merge până la a revoca sau a suspenda certificatul de evaluare a navigabilitate al aeronavei.
- (17) În cazul transmiterii de către AACR-DN a neconformităților, operatorii trebuie să transmită un plan de masuri care să înlăture cauza apariției acestora, acesta este cel mai important aspect din punct de vedere al organizației operatorului. Trebuie găsită cauza apariției neconformității acea numită („root cause”) și înlăturată pentru orice neconformitate găsită. După determinarea cauzelor care au dus la apariția neconformităților, se va înlătura și neconformitatea stabilită.
- (18) Operatorii trebuie să înțeleagă că esențial este ca prin sistemul lor de calitate, să descopere și înlătura cauzele care au dus la apariția neconformităților semnalate. Aceasta este garanția că neconformitățile odată înlăturate nu se vor mai repeta.



---

**CAPITOLUL 3. OBLIGAȚIILE DIRECȚIILOR DE SPECIALITATE RESPONSABILE DIN CADRUL AACR****3.1. DIRECȚIA NAVIGABILITATE**

Direcția Navigabilitate este responsabilă pentru stabilirea planului prin care AACR-DN monitorizează continuitatea navigabilității flotei de aeronave înmatriculate în România bazat pe:

- (i) factorii de risc (Key Risk Factors) stabiliți de EASA
- (ii) contactarea inițială, în prima parte a lunii ianuarie a anului în curs, a operatorului aerian/ persoanei fizice pentru aflarea perioadei în care aeronavele se află în etape de întreținere majoră (întreținere de bază, atunci când aeronavele se află de preferabil în hangare pentru lucrări etc...)
- (iii) întocmirea planului de inspecții ACAM pentru toate aeronavele flotei de aeronave înmatriculate în România.
- (iv) Informarea la începutul fiecărui an pentru fiecare operator în parte despre aeronavele care vor fi inspectate și perioada când acestea vor fi inspectate.
- (v) Efectuarea prin inspectorii AACR-DN a inspecției de navigabilitate a aeronavelor atât fizic cât și din punct de vedere a documentelor de navigabilitate.
- (vi) Participarea prin inspectorii AACR-DN, ingineri de recepție și control, dacă este cazul la verificarea în zbor a aeronavelor
- (vii) Informarea în 48 de ore de la terminarea inspecției de navigabilitate a operatorului aerian/ persoanei fizice despre neconformitățile constatate.
- (viii) Analiza planului de plan de măsuri transmis de operatorului aerian/ persoană fizică pentru determinarea/ înlăturarea cauzei apariției neconformităților și modul de înlăturare a neconformităților constatate.
- (ix) Reverificarea dacă este cazul a închiderii neconformităților constatate prin inspecții de tip audit de produs (aeronava).
- (x) Analiza statistică a programului ACAM, la sfârșitul fiecărui an, pentru stabilirea neconformităților pentru fiecare tip de aeronavă în parte și pe toată flota aeronavelor înmatriculate în România în funcție de factorii de risc (key risk factors).
- (xi) Stabilirea anuală a concluziilor aplicării programului ACAM și informarea la cerere a EASA despre starea de navigabilitate a flotei de aeronave din România.



**PAGINĂ LĂSATĂ LIBERĂ INTENȚIONAT**

**CAPITOLUL 4. OBLIGAȚIILE OPERATORILOR AERIENI SAU DEȚINĂTORILOR DE AERONAVE PERSOANE FIZICE FAȚĂ DE PROGRAMUL ACAM**

Operatorii aerieni/ persoanele fizice care dețin aeronave care operează în România au următoarele obligații față de programul ACAM pentru creșterea nivelului de siguranță în operarea aeronavelor (conform reglementărilor naționale și europene):

- (i) Informarea, la cererea AACR, despre perioadele când aeronavele pe care le operează se află în perioadele de întreținere. Scopul este stabilirea programului ACAM anual pe flota din România.
- (ii) În vederea efectuării auditului aeronavei, inspecției de navigabilitate, operatorul va asigura facilități corespunzătoare, într-o locație adecvată și va permite accesul atât la documentele aeronavei cât și la aeronavă atunci când este înștiințat de AACR.
- (iii) Să asigure însoțirea inspectorilor AACR-DN de un reprezentant al operatorului, cu putere de decizie în organizația acestuia. În mod normal, acesta va fi persoana desemnată pentru funcția de manager pentru calitate. Această însoțire este necesară pentru a se asigura că operatorul înțelege pe deplin toate constatările din timpul auditului. La încheierea auditului, reprezentantul operatorului va fi informat asupra constatărilor din timpul auditului.
- (iv) Să asigure planificarea la zbor a aeronavei în vederea inspecției acesteia în zbor de către inginerii de recepție și control desemnați de AACR-DN.
- (v) Să asigure tipul de zbor cerut de inginerii de recepție și control în vederea verificării în zbor a aeronavei.
- (vi) În cazul transmiterii de către AACR-DN a neconformităților operatorii aerieni/ persoanele fizice care dețin aeronave trebuie să transmită un plan de măsuri care să înlăture cauza apariției neconformității. Să găsească și să înlăture cauza apariției neconformității acea numită („root cause”) pentru orice neconformitate găsită. După determinarea cauzelor care au dus la apariția neconformităților, se va înlătura și neconformitatea stabilită în termenul stabilit de AACR-DN.
- (vii) Operatorii trebuie prin sistemul lor de calitate, să descopere și înlătura cauzele care au dus la apariția neconformităților semnalate, aceasta este garanția că neconformitățile odată înlăturate nu se vor mai repeta.

**PAGINĂ LĂSATĂ LIBERĂ INTENȚIONAT**

**ANEXA A - DEFINIȚIILE FACTORILOR DE RISC**

Mai jos sunt definiți factorii de risk care sunt verificați de inspectorii AACR-DN în cazul inspecțiilor ACAM.

Nr crt.	Definirea factorului de risc (comentarii pentru clarificarea definiției)
1	Evaluarea fizică a aeronavei <b><i>Evaluarea aeronavei este o inspecție care determină statusul și standardul întreținerii efectuate și verificarea documentației de navigabilitate</i></b>
2	Directive de navigabilitate AD-uri <b><i>- un AD este un document emis sau adoptat de către Agenție, care cere îndeplinirea unor acțiuni asupra aeronavei este a instala un nivel acceptabil de siguranță, atunci când probele arată nivelul de siguranță al aeronavei poate fi compromis (Part 21A3B)</i></b>
3	Programul de întreținere al aeronavei <b><i>Este un document aprobat care conține toate cartelele și limitările, condiționate de autorități și deținătorii de TC și STC și cartele adiționale care este necesar a fie efectuate la intervale sigure astfel ca aeronava să opereze în condiții de siguranță pe durata vieții ei, ținând seama de operarea în sine și condițiile sub care aeronava operează.</i></b>
4	Proiectul de Tip <b><i>Tipul de proiectare este configurația aprobată a aeronavei, așa cum este stabilit în TCDS</i></b>
5	Program de fiabilitate <b><i>- Dacă este cerut ca o aeronavă trebuie să aibă un program de fiabilitate atunci trebuie să fie disponibile evidențe</i></b>
6	Masa și cântărirea <b><i>- Datele de masă și cântărire sunt necesare ca să facă sigură capacitatea de operare a aeronavei într-o anvelopă aprobată</i></b> <b><i>- Raportul de masă și cântărire este necesar să reflecte configurația actuală a aeronavei, dacă nu, atunci poate cauza operarea aeronavei în afara anvelopei certificate de operare</i></b>
7	AFM <b><i>AFM-ul este un manual aprobat care conține limitări și instrucțiuni necesare operării aeronavei în condiții de siguranță</i></b> <b><i>- AFM-ul este necesar să arate statusul/configurația actuală a aeronavei, căci nu trebuie ca pilotul să fie informat cu date greșite</i></b> <b><i>- Aceasta ar putea conduce la erori și depășirea limitărilor care pot conduce la situații periculoase/catastrofe</i></b>
8	MEL și CDL <b><i>- acestea sunt documente aprobate, care în condiții sigure, permit aeronavei să opereze cu elemente sau sisteme lipsă sau care nu sunt în serviciu pentru o perioadă predefinită</i></b> <b><i>- Când nu se remediază în intervalul predefinit această situație va scădea siguranța în operare a aeronavei la un standard acceptabil</i></b> <b><i>- Cu căderi multiple, această situație poate duce la situații periculoase sau catastrofe</i></b>
9	Echipamente operaționale chipamentul de urgență)



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>element folosit și cerut ca să se realizeze anumite funcții la o perioadă sigură sau eveniment</i></li> <li>- <i>Aceasta include tot echipamentul cerut de codul operațional aplicabil, incluzând cerințe naționale</i></li> <li>- <i>In caz de proastă funcționare se poate crea o situație periculoasă, în special echipamentul de urgență necesită atenție în timpul inspecției.</i></li> </ul>
10	<p>Manual de reparații structurale(SRM)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>instrucțiuni care arată deteriorări permise și informații care trebuie efectuate pentru reparația în standarde a aeronavei</i></li> <li>- <i>Toate reparațiile și deteriorările nereparabile trebuie să fie conforme cu SRM-ul sau trebuie corespunzător aprobate și înregistrate cu referință de aprobare.</i></li> <li>- <i>Aceasta include și orice deteriorare sau reparație la motor.</i></li> </ul>
11	<p>Componente cu viață limitată</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>s-a dovedit (prin calcule și teste) că un component trebuie înlocuit sau trebuie să suporte o anumită întreținere după un anumit interval de timp pentru că nu mai există garanția că-și îndeplinește funcția mai departe în timp fără acea intervenție</i></li> </ul>
12	<p>Controlul configurației</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>controlul configurației arată că datele aprobate sunt folosite în timpul desfășurării activității aeronavei</i></li> <li>- <i>Buletine de serviciu, instrucțiuni de serviciu, scrisori, etc sunt aprobate și/sau conforme cu Part 21,</i></li> <li>- <i>Toate componentele (inclusiv soft-ul) instalat pe aeronavă sunt eligibile și corect puse în serviciu</i></li> </ul>
13	<p>Înregistrări (inclusiv cele ale ATL)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>dosare ce conțin informații asupra statusului lucrărilor efectuate aeronavei, defecte amânate sau orele/ciclii de operare,</i></li> <li>- <i>Când înregistrările nu sunt corect controlate, acestea nu pot demonstra că configurația aeronavei este controlabilă, intervalele de inspecție sunt respectate/nu lipsesc, etc.,</i></li> <li>- <i>Înregistrările trebuie să fie lizibile și urmărite</i></li> </ul>
14	<p>Marcaje și etichete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Mijloace vizuale care să identifice locurile, instrucțiunile sau limitările,</i></li> <li>- <i>Când acestea nu sunt corect instalate, lipsesc sau sunt ilizibile, acest fapt poate cauza erori de interpretare sau deteriorarea aeronavei și în final poate rezulta o situație de eveniment, catastrofă</i></li> </ul>
15.	<p>Limitare de navigabilitate (ALI/CMR):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Element structural sau sistem care poate dezvolta după un timp de funcționare fisuri sau deteriorări și care necesită inspecție pentru a detecta o posibilă cădere ce poate genera un eveniment catastrofic,</i></li> <li>- <i>In timpul certificării s-a dovedit că unele părți de configurare au necesitat inspecții adiționale care să justifice ipoteza certificării,</i></li> <li>- <i>Lipsa inspecțiilor sau nerealizarea lor induce un risc înalt de defectare care poate cauza un eveniment catastrofic</i></li> </ul>



