

**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ  
ROMÂNĂ**

**Proceduri de  
Aeronautică  
Civilă**

**PAC–AW–ACAM**

**Monitorizarea continuității navigabilității  
aeronevelor**

**Ediția 01 / 2024**

Prezenta procedură a fost emisă de Autoritatea Aeronautică Civilă Română și aprobată prin Decizia Directorului General nr. \_\_\_\_ din \_\_\_\_\_2024.

## Proceduri de Aeronautică Civilă

**CUPRINS**

---

<i>PREAMBUL</i>	2
<i>INDEXUL AMENDAMENTELOR</i>	3
<i>LISTA PAGINILOR ÎN VIGOARE</i>	3
<i>CAPITOLUL 1. GENERALITĂȚI</i>	6
1.1 Abrevieri și definiții	6
1.2 Scop	6
1.3 Aplicabilitate	7
1.4 Documente de referință	7
<i>CAPITOLUL 2. PREVEDERI ȘI MOD DE APLICARE</i>	8
2.1. Generalități	8
2.2. Planul ACAM	9
2.3. Desfășurarea inspecțiilor	9
2.4. Rezultat inspecție ACAM / Neconformități	10
2.5. Tratare neconformități	10
2.6. Inchiderea inspecției ACAM	11
<i>ANEXE</i>	11
Anexa 1: Formular inspecție F-PI-AW-CNV-02 ed 01	11

**Proceduri de Aeronautică Civilă**

---

**PREAMBUL**

- (1) În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului României nr. 405/12.09.93, Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) asigură aplicarea reglementărilor aeronautice și supravegherea respectării lor de către persoanele juridice și fizice, române sau străine, care desfășoară activități aeronautice civile pe teritoriul României.
- (2) Mijloacele Acceptabile de Conformare (AMC) și Materialele de Îndrumare (GM) reprezintă interpretări elaborate de EASA ale regulamentelor emise de Comisia Europeană pentru implementarea Regulamentului de bază (EU) 2018/1139. Scopul principal al AMC și GM este facilitarea aplicării și implementării uniforme în rândul statelor membre ale Uniunii Europene, a Regulamentului de bază (EU) 2018/1139 și a regulilor de implementare (IR) aferente. Totodată implementarea AMC asigură demonstrarea conformării unui solicitant cu cerințele conținute în regulamentele menționate. GM este un material fără caracter obligatoriu dezvoltat de EASA care ajută la ilustrarea semnificației unei cerințe sau specificații și este utilizat în sprijinul interpretării regulamentului de bază (BR), a normelor sale de punere în aplicare (IR) și a mijloacelor acceptabile de conformitate (AMC).
- (3) AACR recunoaște și acceptă AMC și GM pentru ACAM elaborate de EASA, ca mijloace de conformare cu cerințele cuprinse în Regulamentul (EU) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26.11.2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, cu completările și modificările ulterioare.
- (4) Prezenta procedură, emisă în baza PAC–REG "Elaborarea și emiterea reglementărilor aeronautice" ediția 3/2022, furnizează agenților aeronautici civili instrucțiuni emise de AACR referitoare la procesul de monitorizare a continuității navigabilității aeronavelor înmatriculate în România, în conformitate cu Anexa I (Part-M) sau Anexa Vb (Part-ML) a Regulamentul (EU) nr. 1321/2014.
- (5) Prezenta procedură este complementară Regulamentului (EU) nr. 1321/2014, cu modificările și completările ulterioare și nu înlocuiește, nu modifică, nu generează și nu permite abateri de la cerințele definite în regulament.

## Proceduri de Aeronautică Civilă

## INDEXUL AMENDAMENTELOR

Nr. crt.	Număr amendament	Data intrării în vigoare	Sursa/tema amendamentului (sintetic)	Numele/ semnătura persoanei care a introdus amendamentul

## LISTA PAGINILOR ÎN VIGOARE

Numarul paginii	Ediția / Anul
Coperta	Ed. 01 / 2024
1-11	Ed. 01 / 2024
Anexa 1	Ed. 01 / 2024

## Proceduri de Aeronautică Civilă

---

### CAPITOLUL 1. GENERALITĂȚI

#### 1.1 Abrevieri și definiții

##### (1) Abrevieri

AACR	Autoritatea Aeronautică Civilă Română
AACR-DN	Direcția Navigabilitate din cadrul Autorității Aeronautice Civile Române
ACAM	Monitorizarea continuității navigabilității aeronavelor
AMC	Mijloace acceptabile de conformare (Acceptable Means of Compliance)
CAMO	Organizație de Management al Continuității Navigabilității (Continuing Airworthiness Management Organisation)
CAO	Organizație cu privilegii combinate (management al continuității navigabilității și/sau întreținere) (Combined Airworthiness Organisation)
CEN	Certificat de evaluare a navigabilității (Airworthiness Review Certificate)
EASA	Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației
GM	Material de ghidare (Guidance Material)
KRE	Elemente cheie de risc (Key Risk Elements)
RUIAC	Registrul Unic de Înmatriculare al Aeronavelor Civile
UE	Uniunea Europeană

##### (2) Definiții:

**inspecții în profunzime:** Inspecții efectuate în timpul întreținerii programate/extinse și cuprind pe deplin aspecte selectate ale navigabilității unei aeronave

**inspecții la rampă:** inspecții efectuate în timpul operațiunilor aeronavei pentru a monitoriza starea aparentă a navigabilității unei aeronave

##### **proprietar / operator:**

În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 1321/2014 Anexa Vb ML.1 (c)(3), proprietar înseamnă persoana responsabilă pentru menținerea navigabilității aeronavei, inclusiv unul dintre următorii:

- (i) proprietarul înregistrat al aeronavei;
- (ii) locatarul în cazul unui contract de închiriere (leasing);
- (iii) operatorul.

Pe parcursul acestei proceduri termenul de 'operator' reprezintă 'operator' sau 'proprietar', în funcție de caz.

#### 1.2 Scop

(1) Scopul acestei proceduri este de a prezenta modul în care se desfășoară programul de monitorizare a stării de navigabilitate a flotei de aeronave care figurează în Registrul Unic de Înmatriculare al Aeronavelor Civile (RUIAC). Această procedură stabilește modul de lucru și obligațiile ce revin Direcției Navigabilitate din cadrul Autorității Aeronautice Civile Române pe de o parte, precum și operatorul pe de altă parte, pentru monitorizarea continuității navigabilității aeronavelor.

## Proceduri de Aeronautică Civilă

---

### 1.3 Aplicabilitate

- (1) Prezenta procedură este aplicabilă aeronavelor care figurează în RUIAC și care dețin un certificat de navigabilitate emis de AACR.
- (2) AACR dezvoltă un program anual de monitorizare a continuității navigabilității aeronavelor bazat pe risc cu scopul de a îmbunătăți siguranța zborului.
- (3) Aeronavele pentru care se aplică aceasta procedura sunt definite în articolul 3 al regulamentului Regulamentul (UE) Nr. 1321/2014, respectiv aeronave ce se supun cerințelor Part-M sau aeronave ce se supun cerințelor Part-ML.

### 1.4 Documente de referință

- (1) Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian;
- (2) Hotărârea Guvernului nr. 405/12.08.1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române cu modificările și completările ulterioare;
- (3) Regulamentul (UE) 2018/1139 din 04 iulie 2018 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului.
- (4) Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26.11.2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, cu completările și modificările ulterioare.
- (5) Ordin MT nr. 708/19.08.2016 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, cu modificările și completările ulterioare.
- (6) Decizia Directorului Executiv EASA (ED) nr. 2015/029/RM privind Mijloacele Acceptabile de Conformare și Material de Îndrumare pentru Regulamentul (UE) Nr. 1321/2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu cu modificările și completările ulterioare.
- (7) Regulamentul (UE) nr. 748/2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, cu modificările și completările ulterioare;
- (8) RACR – IA, Înmatricularea Aeronavelor Civile publicată în Monitorul Oficial nr. 971 din 5 decembrie 2016, OMT nr. 1338/25.10.2016, cu modificările și completările ulterioare.

**CAPITOLUL 2. PREVEDERI ȘI MOD DE APLICARE****2.1. Generalități**

- (1) Monitorizarea continuității navigabilității flotei de aeronave înmatriculate în România se efectuează prin inspecții ACAM de către inspectorii AACR desemnați, având la bază elementele cheie de risc (KRE) pentru navigabilitate. Acestea cuprind: inspecții la aeronavă și verificarea documentelor.
- (2) Inspecțiile ACAM se efectuează pe baza cerințelor Anexei I (Part-M) sau Anexa Vb (Part-ML) a Regulamentului (EU) nr. 1321/2014, respectiv punctele M.B.303 și ML.B.303 precum și AMC-urile și GM-urile asociate.
- (3) Inspecțiile ACAM urmăresc elementele cheie de risc (KRE). Lista cu elemente cheie de risc se găsește în AMC3 M.B.303(b). Aceasta cuprinde:
  - (a) Proiectul de tip și modificări A1
  - (b) Limitări de navigabilitate A2
  - (c) Directive de navigabilitate A3
  - (d) Documente aeronavă B1
  - (e) Manualul de zbor B2
  - (f) Masa și centrul B3
  - (g) Marcaje și etichete (inclusiv cele cerute de RACR-IA) B4
  - (h) Cerințe operaționale B5
  - (i) Managementul defectelor B6
  - (j) Program de întreținere aeronavă C1
  - (k) Controlul componentelor C2
  - (l) Reparații C3
  - (m) Înregistrări C4
  - (n) Starea tehnică a aeronavei D1-D15
  - (o) General E
- (4) În Raportul de inspecție (formular F-PAC-AW-ACAM-01) vor fi marcate elementele verificate.
- (5) Deși la o inspecție ACAM nu este obligatoriu ca toate elementele să fie verificate, acestea sunt folosite pentru a se asigura că programul ACAM acoperă toate aspectele continuității navigabilității.
- (6) Informații detaliate despre KRE se găsesc în Appendix III la GM1 M.B.303(b).
- (7) În funcție de complexitate pot fi: inspecții la platformă - efectuate în timpul operării aeronavelor și inspecții în profunzime - efectuate pe parcursul lucrărilor de întreținere a aeronavelor. În cazul inspecțiilor la platformă se va avea în vedere să nu se întârzie nejustificat operarea aeronavei.



## Proceduri de Aeronautică Civilă

---

- (8) Refuzul nejustificat al operatorului de a prezenta aeronava spre inspecție ACAM este considerat neconformitate de nivel 1 cu suspendarea certificatului de evaluare a navigabilității (CEN).
- (9) Inspectiile ACAM pot fi combinate cu alte tipuri de inspecție, așa cum este specificat în M.B.303 (a) respectiv AMC2 M.B.303(a) și GM M.B.303(a).

### 2.2. Planul ACAM

- (1) Planul de inspecții ACAM este stabilit anual de către AACR. Pentru alegerea aeronavelor ce vor fi cuprinse în plan se vor folosi următoarele criterii: numărul și complexitatea aeronavelor din registrul național, diversitatea tipurilor de aeronave, mediul de întreținere și condițiile de operare, standardele de navigabilitate și experiența anterioară în supraveghere.
- (2) AACR va solicita operatorului informații cu privire la întreținerea programată a aeronavelor pentru perioada definită în plan. Scopul este de a programa un număr de inspecții ACAM în profunzime în timpul controalelor de bază. Astfel se evită indisponibilizarea aeronavelor în timpul programului de operare.
- (3) După aprobarea planului ACAM, în termen de 30 zile, operatorul va fi informat cu privire la aeronavele planificate a fi inspectate de AACR.
- (4) În funcție de necesități, AACR poate modifica planul ACAM stabilit inițial și poate decide efectuarea de inspecții ACAM neplanificate atunci când consideră necesar.

### 2.3. Desfășurarea inspecțiilor

- (1) Cu cel puțin 15 zile înainte, AACR va înștiința operatorul aeronavei care face subiectul inspecției ACAM despre acțiunea ce urmează să se desfășoare.
- (2) Data/perioada și locul de desfășurare a inspecției se va stabili de comun acord, cu mențiunea că perioada de inspecție poate fi extinsă în funcție de complexitatea documentelor evaluate.
- (3) Operatorul va pregăti accesul la aeronavă și, dacă este solicitat de către AACR, va transmite documentele ce vor fi evaluate ținând cont de KRE (Appendix III la GM1 M.B.303 (b)).
- (4) De regulă, pentru aeronavele sub standard Part-ML, inspecția fizică durează o zi, iar pentru cele sub standard Part-M, 2-3 zile.
- (5) În vederea efectuării inspecției, 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 pentru inspecția fizică (de exemplu, scări cu o înălțime minimă ce să asigure inspecția stabilizatorului orizontal).
- (6) Pe parcursul inspecției ACAM, operatorul trebuie să asigure prezența unui personal de certificare (cu licență Part-66) pentru tipul de aeronavă respectiv, care să asigure asistența inspectorilor pentru acces și funcționare/testare de sisteme (exemple: APU/GPU să fie disponibil/să funcționeze, motoarele să fie decapotate și reversoare acționate, capotele de ventilator ridicate, să existe posibilitate de testare lumini

**Proceduri de Aeronautică Civilă**

---

interioare/exterioare, etc.). Personalul Part-66 va semna formularul 'Raport de inspecție' (ref. F-PAC-AW-ACAM-01) pentru a confirma participarea la inspecție.

- (7) Pe parcursul inspecției ACAM, inspectorii AACR vor fi permanent însoțiți de un reprezentant al operatorului pentru a se asigura că operatorul înțelege pe deplin constatările din timpul inspecției. Acesta va semna formularul 'Raport de inspecție' (ref. F-PAC-AW-ACAM-01), așa cum se detaliază în cap. 2.4. Este recomandat ca persoana respectivă să fie familiarizată cu aeronava pentru a putea răspunde la solicitările inspectorilor.
- (8) Bazat pe eventualele neconformități identificate, dacă consideră necesar și indiferent de etapa de inspecție, inspectorii AACR pot solicita verificări/evaluări suplimentare.
- (9) În scopul susținerii inspecției inspectorii AACR colectează dovezi (documente, poze), completează și semnează formularul 'Raport de inspecție' (ref. F-PAC-AW-ACAM-01).
- (10) La finalul inspecției Raportul va fi semnat de către inspectorii AACR, de către personalul Part-66 și de către reprezentantul operatorului/proprietar.

**2.4. Rezultat inspecție ACAM / Neconformități**

- (1) Dacă în urma inspecției nu sunt identificate neconformități, se consideră inspecția închisă. Semnarea de către reprezentantul operatorului a formularului 'Raport de inspecție' (ref. F-PAC-AW-ACAM-01) reprezintă confirmarea că aeronava a fost inspectată la data și locul specificat în raport.
- (2) Dacă în urma inspecției sunt identificate neconformități, acestea vor fi consemnate preliminar în Raportul de inspecție de către inspectorii AACR. Neconformitățile vor fi încadrate, cu referințe la KRE, ca Nivel 1 sau 2, așa cum sunt ele definite în M.B. 903 și ML.B 903. Acestea sunt luate la cunoștință prin semnătură pe raportul de inspecție de către reprezentantul operatorului.
- (3) Sesizarea de inspecție (raportul final) se va transmite operatorului în maxim 7 zile lucrătoare.
- (4) Operatorul poate decide închiderea unor neconformități reprezentând defecte ce pot fi gestionate/remediate conform M.A.403/ ML.A.403 de către personal autorizat.

**2.5. Tratare neconformități**

- (1) Pentru aeronavele ce se supun Part-ML, în cazul în care au fost identificate neconformități, operatorul trebuie să înlăture neconformitățile constatate și să transmită dovezi pentru închiderea acestora în termenul specificat în sesizarea de inspecție.
- (2) Pentru aeronavele ce se supun Part-M, în cazul în care au fost identificate neconformități, operatorul/CAMO/CAO trebuie să facă o analiză ca să identifice cauza apariției acestora, respectiv identificarea cauzei radacină („root cause analysis”).
- (3) Planul de acțiuni (PAC) pentru înlăturarea neconformității se va transmite la AACR spre aprobare în termen de 15 zile calendaristice de la primirea sesizării.

**Proceduri de Aeronautică Civilă**

---

- (4) Pentru identificarea cauzei radacină, operatorul/CAMO/CAO va folosi una din metodele consacrate pentru analiza, respectiv: diagrama cauză – efect (Ishikawa, fishbone), 5 DE CE?, papion (bow tie), etc.
- (5) Identificarea și înlăturarea cauzei care a permis apariția neconformității are ca scop asigurarea ca acea neconformitate nu se va mai repeta.
- (6) Planul de acțiuni pentru înlăturarea neconformităților va fi formulat astfel încât să permită identificarea și înregistrarea următoarelor informații:
  - a) neconformitatea;
  - b) cauza rădăcină a neconformității și identificarea factorilor care au contribuit la apariția neconformității;
  - c) corecția (acțiunea imediată necesar a fi întreprinsă față de toate aspectele / exemplele descrise în neconformitate);
  - d) acțiunea corectivă (acțiunea necesar a fi întreprinsă în vederea prevenirii recurenței neconformității și eliminării cauzei identificate);
  - e) acțiunea preventivă (acțiunea întreprinsă pentru eliminarea cauzelor unei potențiale neconformități sau situații nedorite);
  - f) perioada de timp necesară implementării acțiunilor de remediere propuse;
  - g) persoana din cadrul organizației responsabilă cu implementarea acțiunilor de remediere propuse.
- (7) În funcție de natura neconformităților, AACR stabilește modalitatea de verificare a implementării acestora (inspecție la aeronavă sau stabilirea conformării pe baza documentelor transmise de solicitant).
- (8) În situația în care acțiunile corective nu sunt finalizate în termenele prevăzute, AACR poate acorda, la solicitare, prelungirea termenului pentru o perioadă care să nu depășească 6 luni de la data efectuării inspecției, cu justificări realiste și bine documentate. Depășirea termenelor stabilite duce la suspendarea CEN.

**2.6 Inchiderea inspecției ACAM**

- (1) Inspecția ACAM se consideră închisă doar atunci când AACR constată că acțiunile corective au fost implementate în mod corespunzător de către operator.
- (2) Operatorul va fi notificat în scris de AACR despre închiderea inspecției ACAM.

**ANEXE****Anexa 1: Formular inspecție F-PI-AW-CNV-02 ed 01**

Anexa nr. 1

**RAPORT DE INSPECȚIE**

Nr. \_\_\_\_\_ / data \_\_\_\_\_

INFORMAȚII DESPRE INSPECȚIE		
Data:	Ora:	Locul:
Tipul inspecției: <input type="checkbox"/> Rampă <input type="checkbox"/> In profunzime <input type="checkbox"/> Planificată <input type="checkbox"/> Neplanificată		

INFORMATII DESPRE AERONAVĂ			
Fabricant / Model Aeronavă:			Înmatriculare: YR-_____
TCDS:		Seria de fabricație:	
Nr. ore de zbor:	Nr. cicluri:	Anul de fabricație:	
Fabricant / Model Motor:	SN:	SN:	
Fabricant / Model Elice:	SN:	SN:	
Clasificare aeronavă:	<input type="checkbox"/> Avion mare (CS-25)	<input type="checkbox"/> Elicopter mare (CS-29)	<input type="checkbox"/> Planor (CS-22)
	<input type="checkbox"/> Avion mic (CS-23 & CS-LSA/VLA)	<input type="checkbox"/> Elicopter mic (CS-27 & CS-VLR)	<input type="checkbox"/> Balon (CS-31GB/HB)
Tip de operare:	<input type="checkbox"/> CAT	<input type="checkbox"/> NCC	<input type="checkbox"/> NCO
		<input type="checkbox"/> SPO	<input type="checkbox"/> ATO/DTO
			<input type="checkbox"/> Privat
Încadrare:	<input type="checkbox"/> Part M		<input type="checkbox"/> Part-ML
Operator aerian / proprietar:			Nr. AOC
Managementul continuitatii navigabilitatii asigurat de:			
Întreținerea aigurată de:			

CERTIFICATE AERONAVĂ		
	Numar/referință	Data emiterii
Certificat de înmatriculare		
Certificat de navigabilitate		
Certificat de evaluare a navigabilității Emis de .....		Valabil de la ..... pâna la .....
Certificat Radio		
Certificat de Zgomot		

**Elementele cheie de risc (KRE)**

A	CONFIGURAȚIE AERONAVĂ	verif.	obs.
A1	Proiectul de tip și modificări		
A2	Limitări de navigabilitate		
A3	Directive de navigabilitate		

B	OPERARE AERONAVĂ	verif.	obs.
B1	Documente aeronavă		
B2	Manualul de zbor		
B3	Masa și centrajul		
B4	Marcaje și etichete		
B5	Cerințe operaționale		
B6	Managementul defectelor		

C	ÎNȚREȚINERE AERONAVĂ	verif.	obs.
C1	Program de întreținere aeronavă		
C2	Controlul componentelor		
C3	Reparații		
C4	Înregistrări		

D	STAREA TEHNICĂ AERONAVĂ	verif.	obs.
D1	Starea exterioară a fuselajului		
D2	Starea ușilor de acces, panouri de acces și trape		
D3	Starea parbrizelor, geamurilor cabinei pasageri		
D4	Integritatea antenelor și descărcătorilor statici		
D5	Starea suprafețelor de comandă		
D6	Stare motoare / APU și nacele		
D7	Stare elici		
D8	Stare tren aterizare (roti, ansamble de frânare, patine)		
D9	Stare generală compartimente cargo		
D10	Scurgeri hidraulice și combustibil		
D11	Starea cabinei pasageri și cabina piloți		
D12	Integritatea mijloacelor de căutare și salvare		
D13	Integritatea tuturor marcajelor conform configurației		
D14	Integritatea aparatului de bord și a marcajelor în cabina de pilotaj		
D15	Existența ultimului tabel de compensare busola magnetică		

E	GENERAL	verif.	obs.
E1	General		



REZULTAT INSPECȚIE YR-_____			
Nr. Crt.	Ref. KRE	Acțiuni întreprinse (*)	Constatări / Neconformități
			(continuare)

**(\*) Acțiuni întreprinse:**

(1a) Suspendare CEN și informare operator (\*\*)

(1b) Acțiuni corective înaintea efectuării primului zbor și informare operator (\*\*)

(2) Informare operator (\*\*)

Participanți inspecție	Nume/Prenume	Data	Semnătura
<b>Inspector AACR</b>			
<b>Inspector AACR</b>			
<b>Personal Part 66</b> Nr. licența Part-66 .....			
<b>Personal Part 66</b> Nr. licența Part-66 .....			
<b>Reprezentant Proprietar/Operator (**)</b> <b>Funcție/poziție</b> .....			
<b>Reprezentant Proprietar/Operator (**)</b> <b>Funcție/poziție</b> .....			

(\*\*) În cazul identificării de neconformități în timpul inspecției, semnarea de către un reprezentant al operatorului reprezintă luarea la cunoștință de către acesta și luarea de măsuri imediate în cazul (1a) sau (1b).

Acest raport reprezintă un indicator a ceea ce a fost găsit cu această ocazie și nu trebuie să fie ca o determinare că aeronava este aptă pentru zborul respectiv.

Datele prezentate în acest raport pot fi supuse unor modificări în vederea reformulării la introducerea în baza de date ACAM.

Neconformitățile identificate se transmit operatorului prin Raportul Sesiune de inspecție.