

**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ
ROMÂNĂ**

**Proceduri
de
Aeronautică
Civilă**

PAC–AW–MP

**Dezvoltarea și aprobarea programelor de
întreținere a aeronavelor**

Ediția 03/2024

Prezenta reglementare a fost emisă de Autoritatea Aeronautică Civilă Română și aprobată prin Decizia Directorului General nr. D557 din _____

	Preambul	5
	Indexul amendamentelor	6
	Lista paginilor în vigoare	7
Capitolul 1	Generalități	
1.1	Abrevieri	8
1.2	Definiții și terminologie	11
1.3	Scop	13
1.4	Aplicabilitate	14
1.5	Documente de referință	14
1.6	Derogații/ abateri de la prevederile prezentei proceduri	15
1.7	Mijloace alternative de conformare	16
Capitolul 2	Aeronave care intră sub incidența R Regulamentului (UE) nr.1321/2014, Anexa I, Part-M	17
2.1	Introducere	17
2.2	Responsabilități pentru dezvoltarea programului de întreținere	17
2.3	Aprobări indirecte și transfer de responsabilități	19
2.4	Conținutul programului de întreținere	20
2.5	Variații și extensii	22
2.6	Escaladarea sarcinilor de întreținere	24
2.7	Monitorizarea sănătății motorului	25
2.8	Cerințe suplimentare rezultate din part-26	25
2.9	Cerințe privind avioane îmbătrânite	26
2.10	Programul de prevenire și control al coroziunii	26
2.11	Programul de inspecție bazat pe toleranța structurii la defecte (DTI)	27
2.12	Programul de stocare a aeronavelor	28
2.13	Evaluarea programului de întreținere	28
2.14	Eficacitatea programului de întreținere	29
2.15	Eficacitatea programului de fiabilitate	29
Capitolul 3	Procesul de aprobare a programului de întreținere	30
3.1	Aprobarea inițială	30
3.1.1	Cererea de aprobare inițială	30
3.1.2	Inițierea procesului de aprobare	31
3.2.	Aprobarea unui amendament	32
3.2.1	Cererea de modificare a programului de întreținere	32
3.2.2	Aprobarea unui amendament (modificări) la programului de întreținere	33
3.3	Aprobarea indirectă a programului de întreținere sau a unui amendament la acesta	33

Capitolul 4	Aeronave care intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, Anexa Vb, Part-ML	35
4.1	Introducere	35
4.2	Responsabilități de dezvoltare a programului de întreținere	35
4.3	Dezvoltarea programului de întreținere	36
4.4	Aprobarea programului de întreținere	37
4.5	Abateri de la instrucțiunile Deținătorului datelor aprobate	39
4.6	Sarcini de întreținere efectuate de pilotul-proprietar	39
4.7	Tranziția de la "Programul minim de inspecție MIP" la Pprogramul de întreținere pe baza deținătorului datelor aprobate	39
4.8	Revizia programului de întreținere	40
4.9	Cerințe și proceduri suplimentare recomandate de AACR	40
Anexa A01	Cerere de aprobare a programului de întreținere /amendamentului programului de întreținere/ notificare aprobare indirectă a programului de întreținere	45
Anexa A02	Check-list de verificarea conformării programului de întreținere / amendamentului la programul de întreținere	46
Anexa A03	Lista de verificare pentru evaluarea anuală a programului de întreținere (AMP)	47

Preambul

- (1) În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului României nr. 405/1993, 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 Ghidare (GM) reprezintă interpretări tehnice 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.
- (3) AACR recunoaște și acceptă AMC și GM pentru Part-M/Part ML elaborate de EASA, ca mijloace de conformare cu cerințele cuprinse în Regulamentul Comisiei (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 aprobare a programului de întreținere a aeronavelor.
- (5) Prezenta procedură este complementară Deciziei Directorului Executiv EASA nr. 2015/029/R privind AMC și GM la Anexele 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.

Indexul amendamentelor

Număr amendament	Data intrării în vigoare	Sursa/tema amendamentului (sintetic)	Numele/ semnătura persoanei care a introdus amendamentul
1			
2	2018	Actualizarea cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 1321/2014	Cristina PAVEL
3	Iunie 2024	Reeditarea integrală a procedurii	Cătălin D. MARIN

Lista paginilor în vigoare

Numărul paginii	Ediția / Anul		Numărul paginii	Ediția / Anul
1	Ed. 03/2024		40	Ed. 03/2024
2	Ed. 03/2024		41	Ed. 03/2024
3	Ed. 03/2024		42	Ed. 03/2024
4	Ed. 03/2024		43	Ed. 03/2024
5	Ed. 03/2024		44	Ed. 03/2024
6	Ed. 03/2024		45	Ed. 03/2024
7	Ed. 03/2024		46	Ed. 03/2024
8	Ed. 03/2024			
9	Ed. 03/2024			
10	Ed. 03/2024			
11	Ed. 03/2024			
12	Ed. 03/2024			
13	Ed. 03/2024			
14	Ed. 03/2024			
15	Ed. 03/2024			
16	Ed. 03/2024			
17	Ed. 03/2024			
18	Ed. 03/2024			
19	Ed. 03/2024			
20	Ed. 03/2024			
21	Ed. 03/2024			
22	Ed. 03/2024			
23	Ed. 03/2024			
24	Ed. 03/2024			
25	Ed. 03/2024			
26	Ed. 03/2024			
27	Ed. 03/2024			
28	Ed. 03/2024			
29	Ed. 03/2024			
30	Ed. 03/2024			
31	Ed. 03/2024			
32	Ed. 03/2024			
33	Ed. 03/2024			
34	Ed. 03/2024			
35	Ed. 03/2024			
36	Ed. 03/2024			
37	Ed. 03/2024			
38	Ed. 03/2024			
39	Ed. 03/2024			

Capitolul 1. Generalități

1.1. Abrevieri

AACR	Autoritatea Aeronautică Civilă Română (<i>Romanian Civil Aviation Authority</i>)
AD	Directivă de Navigabilitate (<i>Airworthiness Directive</i>)
ALI	Elemente ale limitărilor de navigabilitate (<i>Airworthiness Limitation Items</i>)
ALS	Secțiuni ale limitărilor de navigabilitate (<i>Airworthiness Limitation Sections</i>)
AMC	Mijloace acceptabile de conformare (<i>Acceptable Means of Compliance</i>)
AMM	Manual de întreținere a aeronavei (<i>Aircraft Maintenance Manual</i>)
ATA Chapters	Sistem standard de documentare a capitolului documentației tehnice a unei aeronave (<i>Specification for Manufacturers' Technical Data</i>)
ATO	Organizație de pregătire aprobată (<i>Approved Training Organization</i>)
CMPA	Aeronava complexă motorizată (aeronavă complexă) (<i>Complex Motor-Powered Aircraft</i>)
CAE	Manualul Organizației cu privilegii combinate în materie de navigabilitate (<i>Combined Airworthiness Exposition</i>)
CAME	Manualul de prezentare a organizației care asigură managementul continuității navigabilității (<i>Continuing Airworthiness Management Exposition</i>)
CAMO	Organizație autorizată/în curs de autorizare conform Part-CAMO (<i>Continuing Airworthiness Management Organisation</i>)
CAO	Organizație autorizată/în curs de autorizare conform Part-CAO (<i>Combined Airworthiness Organisation</i>)
CDCCL	Limitări critice de control ale configurației de proiectare (<i>Critical Design Configuration Control Limitations</i>)
CMM	Manualul de întreținere a componentului (<i>Component Maintenance Manual</i>)
CMR	Cerințe certificare întreținere (<i>Certification Maintenance Requirements</i>)
CPCP	Program de control și prevenire a coroziunilor (<i>Corrosion Prevention & Control Program</i>)
CAT	Operațiuni de transport aerian comercial (<i>Commercial Air Transport</i>)

CT	Certificat de tip (<i>Type Certificate</i>)
DAH	Deținătorul datelor aprobate (<i>Design Approval Holder</i>)
EASA	European Union Aviation Safety Agency (<i>Agencia Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației</i>)
ELA	Aeronavă ușoară europeană pilotată (<i>manned European light aircraft</i>)
ETSO	Ordin de standard tehnic european (<i>European Technical Standard Order</i>)
ETOPS	Operațiuni cu rază extinsă cu aeronave cu două motoare (<i>Extended Range Operations with Two-engine aeroplanes</i>)
EWIS	Interconectarea cablurilor electrice (<i>Electrical wiring interconnection system</i>)
EZAP	Procedură de analiză zonală îmbunătățită (<i>Enhanced Zonal Analysis Procedure</i>)
GM	Materiale de Ghidare (<i>Guidance Material</i>)
ICA	Instrucțiuni de continuitatea Navigabilității (<i>Instruction for Continuing Airworthiness</i>)
LOV	Limita de Validitate (<i>Limit of Validity</i>)
L/HIRF	Fulger/Câmp de radiații de înaltă intensitate (<i>Lightning/High Intensity Radiated Field</i>)
MPD	Documentul de planificare a întreținerii (<i>Maintenance Planning Document</i>)
MRB	Comitetul de evaluare a întreținerii (<i>Maintenance Review Board</i>)
MRBR	Raportul Comitetului de evaluare a întreținerii (<i>Maintenance Review Board Report</i>)
MSG	Grupul de coordonare întreținere (<i>Maintenance Steering Group</i>)
MTOM	Masa maximă la decolare (<i>Maximum take-off mass</i>)
NCC	Operațiuni necomerciale cu aeronave complexe motorizate (<i>Non-commercial operations with complex motor-powered aircraft</i>)
NCO	Operațiuni necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate (<i>Non-commercial operations with other-than-complex motor powered aircraft</i>)
OACI	Organizația aviației civile internaționale (<i>International Civil Aviation Organization</i>)
OD	Directivă Operațională (<i>Operational Directive</i>)
PAC	Procedură de aeronautică civilă (<i>Procedure for civil aviation</i>)

Part-CAMO	Anexa Vc la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014
Part-CAO	Anexa Vd la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014
Part-M	Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014
Part – ML	Anexa Vb la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014
PSE	Element de Structura Primară <i>(Primary Structural Element)</i>
SAIB	Buletin special de informare de navigabilitate <i>(Special Airworthiness Information Bulletin)</i>
SB	Buletin de Serviciu <i>(Service Bulletin)</i>
SIB	Buletin de Informare de Siguranță <i>(Safety Information Bulletins)</i>
SIL	Scrisoare de informare <i>(Service Information Letter)</i>
SPA	Operațiuni cu aprobări specifice <i>(Operations requiring specific approvals)</i>
SSI	Reper Structural Semnificativ <i>(Structural Significant Item)</i>
SSIP	Program suplimentar de inspecție structural <i>(Supplemental Structural Inspection Program)</i>
STC	Certificat de Tip Suplimentar <i>(Supplemental Type Certificate)</i>
TCDS	Fișă de date a certificatului de tip <i>(Type Certificate Data Sheet)</i>
TCH	Deținătorul Certificatului de Tip <i>(Type Certificate holder)</i>

1.2 Definiții și terminologie

- (1) **Aeronavă** – aeronavă înseamnă orice aparat care se poate susține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului;
- (2) **Aeronavă complexă motorizată 'CMPA' (denumită generic aeronavă complexă)** –
- (i) un avion:
- cu o masă maximă certificată la decolare care depășește 5700 kg, sau
 - care a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători de peste nouăsprezece, ori
 - certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți, sau
 - echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor
- sau
- (ii) un elicopter certificat:
- pentru o masă maximă de decolare care depășește 3175 kg sau
 - pentru o configurație maximă a locurilor pentru călători mai mare de nouă, ori
 - pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți
- sau
- (iii) o aeronavă cu rotor basculant;
- (3) **Aeronavă 'ușoară'** –
- (i) Avion cu masa maximă de decolare de până la 2730 kg
- (ii) Elicopter cu masa maximă de decolare de până la 1200 kg MTOM / max 4 pasageri (inclusiv pilotul)
- (iii) Avion tip ELA2 (conform (UE) nr. 1321/2014, articolul 2, paragraf (ka))
- (4) **Avion** – înseamnă o aeronavă motorizată cu aripă fixă, mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale;
- (5) **Aeronavă Part M** – aeronavă pentru care se aplică cerințele Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, Anexa I, Part M (aeronavă complexă sau necomplexă, alta decât 'ușoară')
- (6) **Aeronavă Part ML** – aeronavă pentru care se aplică cerințele Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, Anexa Vb, Part ML (aeronavă necomplexă 'ușoară')

Proceduri de Aeronautică Civilă

-
- (7) **Analiză MSG** – este un proces de analiză de către grupul MRB, pentru a determina tipurile și frecvența lucrărilor de întreținere, în funcție de modurile de defectare ale componentelor sau sistemelor și vizibilitatea acestor defecte de către utilizatori;
- (8) **Fiabilitate** – reprezintă probabilitatea ca un sistem (element, bloc, ansamblu, aparat, echipament) să-și îndeplinească funcția intenționată, în condiții de utilizare determinate, pe o perioadă de timp precizată. Fiabilitatea este o funcție de timp $R(t)$, definită drept probabilitatea ca, în condiții operaționale specificate, obiectul (componenta, procesul, sistemul) să funcționeze fără defecte, menținându-și parametrii prestabiliți în intervalul de timp $(0, t)$.
- (9) **MPD** – este un document emis de deținătorul (titularul) certificatului de tip ce conține toate lucrările de întreținere identificate în timpul analizei MSG dintr-un document MRB, împreună cu alte lucrări de întreținere (cum ar fi ALI) considerate aplicabile și prin urmare, acesta reprezintă documentul principal utilizat de operator sau proprietar de a elabora programul de întreținere;
- (10) **MRB** – un comitet de evaluare a întreținerii ce se formează în timpul procesului certificării de tip a unei aeronave cu masa maximă la decolare mai mare 5700 kg;
- (11) **Program de întreținere** – un document ce descrie lucrări de întreținere programate, frecvența lucrărilor de întreținere și procedurile conexe, cum ar fi programul de fiabilitate;
- (12) **Programul de întreținere “de bază”** – este un program de întreținere dezvoltat pentru un anumit tip de aeronavă urmând, după caz, raportul comisiei de revizuire a întreținerii (MRB), documentul de planificare de întreținere a titularului de certificat de tip (MPD), capitolele relevante din manualul de întreținere sau oricare alte date de întreținere care conțin informații despre sarcinile de întreținere programate (periodice), respectiv sarcinile de întreținere generate de anumite condiții de operare sau evenimente anormale (exemple: conservare/deconservare, inspecții după aterizare dură, după fulgerare, etc), limitari privind resursa sau durata de utilizare a componentelor aeronavei.
- (13) **Program de întreținere “generic”** - este un program de întreținere dezvoltat pentru a acoperi un grup de aeronave similare. Acest program trebuie să se bazeze pe același tip de instrucțiuni ca programul de întreținere de bază. Exemple de programe de întreținere „generice” ar putea fi seria Cessna 100 (care acoperă Cessna 150, 172, 177, etc)
- (14) **Solicitant** – operator/propietar de aeronavă sau organizație împuternicită de proprietar care solicită aprobarea unui program de întreținere/amendament al unui program de întreținere sau care notifică o aprobare indirectă a unui amendament la programul de întreținere.
-

- (15) **Transport aerian comercial** – operarea unei aeronave pentru transportul de pasageri, mărfuri sau poștă contra unei remunerații sau a altor contraprestații.
- (16) **Inspecție** – verificare vizuală efectuată extern sau intern pentru a detecta condiții nesatisfăcătoare/divergențe folosind, acolo unde este necesar, mijloace de inspecție (oglinzi, torțe, lupe etc.). Poate fi necesară curățarea suprafeței și îndepărtarea panourilor, huselor și țesăturii.
- (17) **Verificare** – controlul conformității cu instrucțiunile specificate în datele de întreținere.
- (18) **Verificare operațională** – un test utilizat pentru a determina că un sistem sau o componentă sau orice funcție a acestuia funcționează normal. Acest lucru se realizează de obicei prin operarea sistemului sau a componentei de pe aeronavă, fie în modul normal, fie în modul de testare.
- (19) **Verificare funcțională** – o examinare detaliată a unui sistem complet, subsistem sau componentă pentru a determina dacă parametrii de funcționare se încadrează în limitele intervalului de mișcare, debit, temperatură, presiune, rotații pe minut, grade de deplasare etc., așa cum se specifică în date de întreținere. Parametrii sunt de obicei măsurați și înregistrați. De obicei se utilizează echipamente de testare externe.
- (20) **Test pe banc** – verificarea funcțională a unei componente în afara aeronavei folosind echipamente de testare/laborator la sol.

1.3 Scop

- (1) Prezentul document are scopul de a furniza instrucțiuni și recomandări pentru dezvoltarea și aprobarea unui program de întreținere pentru o aeronavă înmatriculată în România.
- (2) Procedura prezintă modul în care:
- solicitantul trebuie să procedeze în vederea aprobării, de către AACR, a programului de întreținere/amendament la programul de întreținere pentru o aeronavă înmatriculată în România;
 - deținătorul de licență de operator aerian conform Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 trebuie să procedeze în vederea aprobării, de către AACR, a programului de întreținere/amendament la programul de întreținere pentru o aeronavă înmatriculată într-o țară terță și pentru care supervizarea nu a fost delegată unui Stat Membru când aceasta este "dry lease in" de către deținătorul de licență de operator aerian;

Proceduri de Aeronautică Civilă

-
- c) solicitantul trebuie să procedeze în vederea acceptării, de către AACR, a unui amendament la programul de întreținere emis de o organizație aprobată Part-CAMO/Part-CAO ce deține privilegiul de aprobare indirectă;
 - d) solicitantul trebuie să procedeze în cazul în care dorește să dezvolte un program de întreținere pentru o aeronavă înmatriculată în România, program ce nu trebuie aprobat de AACR;
 - e) AACR tratează cererea organizației privind aprobarea unui program de întreținere/amendament la programul de întreținere, acceptarea aprobării unui program de întreținere/amendament la programul de întreținere folosind privilegiul de aprobare indirectă, respectiv programul de întreținere declarat de proprietar sau aprobat de organizația Part-CAMO sau Part-CAO autorizată;

1.4 Aplicabilitate

- (1) Prezenta procedură este destinată persoanelor fizice sau juridice sub numele căreia o aeronavă este sau va fi înmatriculată în România (Stat Membru de înmatriculare) pentru a demonstra conformarea cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 1321/2014 Anexa I (Partea M), articolul M.A.302, respectiv Anexa Vb (Part ML), articolul ML.A.302(b) referitoare la programul de întreținere al aeronavei, în scopul aprobării/acceptării acestuia de către AACR.
- (2) Procedura este destinată și organizațiilor/propietarilor de aeronave înmatriculate într-o țară terță, pentru care supervizarea nu a fost delegată unui Stat Membru, operate în "dry lease in" de către un deținător de licență de operator aerian conform Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 cu sediul principal în România, pentru a demonstra conformarea cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, Anexa I (Partea M) articolul M.A.302, referitoare la programul de întreținere al aeronavei, în scopul aprobării acestuia de către AACR.
- (3) Procedura este destinată structurilor din cadrul AACR implicate în procesul de aprobare, respectiv acceptare a programului de întreținere.

1.5 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 (EU) 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

Proceduri de Aeronautică Civilă

abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului.

- (4) 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.
- (5) Regulamentul (UE) nr. 2015/640 al Comisiei din 23.04.2015 (Part 26) privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului UE) nr. 965/2012, cu completările și modificările ulterioare.
- (6) 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.
- (7) Decizia Directorului Executiv EASA (ED) nr. 2015/029/RM privind Mijloacele Acceptabile de Conformare și Material de Îndrumare pentru Regulamentul (EU) 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
- (8) Ordinul nr. 1305/2012 privind aprobarea tarifelor percepute de Regia Autonomă Autoritatea Aeronautică Civilă Română pentru prestarea activităților pentru care i-au fost delegate competențe de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;
- (9) Regulamentul (UE) nr. 748/2012, (Part 21) de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție cu cu modificările și completările ulterioare precum și AMC-urile și GM-urile aferente;
- (10) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului cu completările și modificările ulterioare;
- (11) Anexa 6 OACI - Operarea aeronavelor (Partea 1, Capitolul 8.3.1).

1.6 Derogări/abateri de la prevederile prezentei proceduri

- (1) Derogările de la cerințele aplicabile ale prezentei proceduri pot fi acordate la cererea justificată a organizației. Ca suport al cererii, organizația trebuie să transmită un raport privind managementul riscurilor induse de derogarea solicitată, asumat de către conducerea organizației.

Proceduri de Aeronautică Civilă

- (2) În cazul în care raportul privind managementul riscurilor nu conține date suficiente sau în cazul în care riscurile au fost subestimate sau nu au fost identificate corespunzător, AACR nu va acorda derogările solicitate de organizație sau va impune măsuri de condiționare necesare pentru asigurarea siguranței zborului.

Nota 1: derogările de la cerințele aplicabile ale Regulamentului (EU) nr. 1321/2014 Anexa I, Anexa Vb se tratează conform articolului 71- Dispoziții privind flexibilitatea, al Regulamentului (EU) nr. 2018/1139.

- (3) Derogările de la cerințele aplicabile ale prezentei proceduri sunt aprobate de către directorul general al AACR dacă în urma analizei documentelor transmise de organizație, AACR constată că nu poate fi pusă în pericol siguranța aeronautică.

1.7 Mijloace alternative de conformare

- (1) Organizațiile pot utiliza mijloace alternative de conformare pentru demonstrarea conformării cu cerințele aplicabile în dezvoltarea programului de întreținere. Propunerile pot fi aprobate de către AACR la cererea justificată a organizației.
- (2) Ca suport al cererii F-AW-AltMoC-01 (accesibil pe site-ul AACR la adresa <https://www.caa.ro/ro/pages/formulare-dn%20> pct.14), organizația trebuie să transmită toate documentele justificative ce susțin propunerea solicitată (F-EASA-Form 2, procedura descrisă în CAME, descrierea completă a mijlocului alternativ propus, analiza de risc, etc.)
- (3) Cererea incompletă, incorect completată sau care nu este însoțită de documentele suport nu este luată în considerare. Refuzul cererii se motivează în scris, în termen de 5 zile calendaristice. AACR va relua procesul de evaluare după transmiterea tuturor documentelor menționate în cerere.
- (4) Cererea și documentele suport Mijlocului alternativ de conformare sunt evaluate de către AACR în termen de maxim 30 de zile calendaristice.
- (5) În cazul în care se constată că sunt necesare informații suplimentare sau Mijlocul alternativ de conformare nu este acceptat, solicitantul este informat de către AACR asupra faptului că propunerea sa nu reprezintă un mijloc alternativ de conformare, răspunsul final conținând și motivarea deciziei de a nu continua procesul demarat, procesul fiind astfel încheiat.
- (6) Mijlocul alternativ de conformare poate fi acceptat de către AACR în urma rezultatului favorabil al evaluării documentației transmise. Dacă este cazul, se analizează necesitatea efectuării unui audit/unei inspecții la sediul solicitantului, în termen de maxim 5 zile calendaristice de la finalizarea evaluării;
- (7) În cazul în care prin auditul/ inspecția efectuat(e) s-a relevat faptul că solicitantul este pregătit pentru implementarea AltMoC propus, SN va comunica acestuia faptul că pentru AltMoC propus este aprobată utilizarea. Acceptarea AltMoC este aprobată formal prin aprobarea programului de întreținere.

Capitolul 2: Aeronave care intră sub incidența Regulamentului (UE) nr.1321/2014, Anexa I, Part-M

2.1 Introducere

- (1) Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 Anexa I (Part M) articolul M.A.302 prevede ca programul de întreținere a aeronavelor (AMP) să stabilească conformitatea cu:
 - a) instrucțiuni emise de AACR,
 - b) instrucțiunile pentru continuitatea navigabilității:
 - i. emise de deținătorul certificatului de tip (TC), a certificatului de tip suplimentar (STC), a certificatului de tip restrictiv, a unui proiect de reparație majoră, a unei autorizații ETSO sau orice altă aprobare emisă în temeiul regulamentului (UE) nr. 748/2012 și al anexeii acestuia (Part 21) și,
 - ii. incluse în specificațiile de certificare menționate în Regulamentul nr. 748/2012, Anexa I (Part 21), articolul 21A.90B sau 21A.413B, dacă este cazul;
 - c) cerințe aplicabile din Anexa I (Part-26) a Regulamentului (UE) nr. 2015/640.
- (2) De asemenea, prevede ca programul de întreținere și orice amendamente la acesta să fie aprobate de autoritatea competentă. AMC la M.A.302 descrie mijloacele acceptabile care pot fi utilizate de proprietarii/operatorii de aeronave pentru a asigura conformarea cu cerințele M.A.302.
- (3) Regulamentul Comisiei (UE) nr. 965/2012 și AMC-urile sale includ prevederi pentru inspecții și verificări programate pentru echipamentele operaționale instalate pe aeronavele care desfășoară diverse tipuri de operațiuni (comerciale, speciale).

2.2 Responsabilități pentru dezvoltarea programului de întreținere

- (1) Pentru aeronavele complex motorizate și altele decât complex motorizate (care intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 1321/2014 Anexa I, Part M) și sunt operate de un transportator (operator) aerian autorizat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, organizația autorizată "Part CAMO" a operatorului este responsabilă pentru programul de întreținere al aeronavelor deținute de acesta.

Nota2: Pentru o mai bună înțelegere a clasificării aeronavelor se poate consulta tabelul de la Anexa 3, respectiv GM-ul corespunzător articolului 3 și 4 al Regulamentului (UE) nr. 1321/2014.

- (2) Pentru aeronavele complex motorizate utilizate pentru:
 - a) operațiuni comerciale de specialitate;

Proceduri de Aeronautică Civilă

-
- b) operațiuni de tip CAT, altele decât cele efectuate de transportatorii aerieni licențiați în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008; sau
 - c) operațiuni desfășurate de către organizațiile comerciale de formare autorizate („ATO”) și organizațiile de formare declarate („DTO”) menționate la articolul 10(a) din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011,

operatorul trebuie să se asigure că sarcinile asociate cu managementul continuității navigabilității sunt îndeplinite de o organizație CAMO aprobată în conformitate cu Anexa Vc (Partea-CAMO), organizația Part-CAMO a operatorului este responsabilă pentru dezvoltarea programului de întreținere.

- (3) Dezvoltarea programului de întreținere poate fi subcontractată unei alte organizații aflată sub controlul organizației 'Part CAMO' a operatorului.
- (4) Pentru aeronavele complex motorizate operate în conformitate cu Anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 (Part-NCC), că sarcinile asociate cu managementul continuității navigabilității sunt îndeplinite de o organizație aprobată în conformitate cu Anexa Vc (Partea-CAMO), organizația Part-CAMO a proprietarului aeronavei este responsabilă pentru dezvoltarea programului de întreținere.
- (5) Atunci când proprietarul nu este aprobat în conformitate cu Anexa Vc (Part-CAMO), acesta trebuie să încheie un contract scris cu privire la îndeplinirea acestor sarcini în conformitate cu Anexa I la Part-M cu o organizație aprobată în conformitate cu anexa Vc (Part-CAMO), dezvoltarea programului de întreținere putând fi contractată de către proprietar unei organizații autorizate Part-CAMO.
- (6) Pentru aeronavele altele decât complex motorizate utilizate în:
 - a) operațiuni comerciale de specialitate;
 - b) operațiuni de tip CAT, altele decât cele efectuate de transportatorii aerieni licențiați în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008; sau
 - c) operațiuni desfășurate de către organizațiile comerciale de formare autorizate („ATO”) și organizațiile de formare declarate („DTO”) menționate la articolul 10(a) din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011,

sarcinile asociate cu managementul continuității navigabilității sunt efectuate de o organizație autorizată în conformitate cu Anexa Vc (Part-CAMO) sau în conformitate cu Anexa Vd (Part-CAO);

- (7) Atunci când operatorul nu este aprobat în conformitate cu Anexa Vc (Part-CAMO) sau aprobat în conformitate cu Anexa Vd (Part-CAO), acesta încheie un contract scris în conformitate cu anexa I la Part-M cu o organizație autorizată în conformitate cu Anexa Vc (Part-CAMO) sau cu o organizație autorizată în conformitate cu Anexa Vd (Part-CAO), dezvoltarea programului de întreținere putând fi contractată de către proprietar unei alte organizații autorizate Part-CAMO sau Part-CAO.
- (8) Pentru aeronavele altele decât complex motorizate care desfășoară operațiuni în conformitate cu Anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 (Part-NCC) sau sunt utilizate pentru operațiuni limitate, proprietarul atribuie sarcinile de management a continuității navigabilității specificate în articolul M.A.301 din Regulamentului (UE)

Proceduri de Aeronautică Civilă

nr.1321/2014, Anexa I (Part-M) unei organizații Part-CAMO sau Part-CAO printr-un contract scris încheiat în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) nr.1321/2014, Anexa I, contract care include dezvoltarea programului de întreținere.

- (9) Atunci când proprietarul își asumă responsabilitatea pentru managementul continuității navigabilității aeronavei, acesta trebuie să contracteze (în continuare) sarcinile de dezvoltare a programului de întreținere, numai dacă acele sarcini sunt îndeplinite de o organizație autorizată Part-CAMO sau Part-CAO printr-un contract limitat încheiat în conformitate cu articolul M.A.302.

2.3 Aprobări indirecte și transfer de responsabilități

- (1) Atunci când managementul continuității navigabilității aeronavelor este gestionat de o organizație Part-CAMO sau Part-CAO sau când există un contract limitat între proprietar și organizația Part-CAMO sau Part-CAO, programul de întreținere și amendamentele acestuia pot fi aprobate printr-o procedură de aprobare indirectă.
- (2) Privilegiile de aprobare indirectă pot fi acordate de AACR printr-o procedură stabilită de organizație ca parte a secțiunii 1.2 din memoriul de prezentare al organizației. În acest caz, procedura de aprobare indirectă este descrisă în memoriul de prezentare al organizației, „CAME” pentru organizația Part-CAMO, respectiv „CAE” pentru organizația Part-CAO, memoriul de prezentare făcând obiectul aprobării de către AACR.
- (3) Procedura din CAME ar trebui să conțină cel puțin următoarele elemente:
- Elaborarea și controlul documentelor;
 - Revizuirea, evaluarea și verificarea documentului
 - Aprobarea internă a documentului;
 - Personal autorizat să elaboreze, să verifice și să aprobe documentul;
 - Cerințe de pregătire și experiență pentru îndeplinirea sarcinilor
 - aferente;
 - Condiții și limitări pentru aprobarea indirectă;
 - Formulare care vor fi utilizate pentru procesul de aprobare indirectă;
 - Interfață cu AACR.
- (4) Procedura de aprobare indirectă este utilizată numai atunci când organizația Part-CAMO/ Part-CAO se află sub supravegherea AACR, cu excepția cazului în care a fost încheiat un contract scris în conformitate cu punctul 3 al articolului M.1 din Anexa I (Part-M) a Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, care transferă responsabilitatea pentru aprobarea programului de întreținere a aeronavei către autoritatea competentă responsabilă pentru supravegherea organizației Part-CAMO sau Part-CAO.
- (5) Implementarea procedurii de aprobare indirectă a programului de întreținere de către operator este de obicei permisă de AACR atunci când analiza de risc efectuată de

AACR la organizație indică un nivel de încredere/ siguranță în organizație ridicat (mai mare de 80%).

- (6) În cazul contractelor încheiate conform Regulamentului (EU) nr. 1321/2014, Anexa I, Apendix I între proprietar/operator cu o organizație Part-CAMO autorizată dintr-un alt stat membru EASA sau în situația aeronavelor operate de deținătorii de certificat de operator aerian din alt stat membru EASA, aprobarea programului de întreținere poate fi delegată autorității naționale competente care asigură supravegherea organizației Part-CAMO în conformitate cu prevederile părții M M1.3. Acest transfer de aprobare a programului de întreținere se aplică și unei aeronave „de tip bussiness”.
- (7) Deși o organizație poate avea privilegii aprobate de aprobare indirectă a programului de întreținere AACR își rezervă dreptul de a revizui și, eventual, de a comenta asupra programului de întreținere aprobat indirect.

2.4 Conținutul programului de întreținere

- (1) Articolul M.A.302(d) prevede ca programul de întreținere să conțină detalii, inclusiv frecvența, ale tuturor lucrărilor de întreținere care urmează să fie efectuate, inclusiv orice sarcini specifice legate de operațiuni specifice.
- (2) Aceasta înseamnă că toate sarcinile de întreținere la care ar trebui să fie supuse aeronava, motorul(ele), elicea(ele), sistemele și echipamentele sale pe toată durata de viață operațională ar trebui să fie enumerate, împreună cu descrierea lor succintă și intervalele (frecvențele) la care acestea ar trebui efectuate.
- (3) Conținutul unui program de întreținere este definit în Apendixul 1 la AMC M.A.302, Anexa I (Partea M) a Regulamentului (UE) nr. 1321/2014.
- (4) Conformarea cu cerințele mai sus referite susține aprobarea programului de întreținere de către AACR, respectiv de către organizația autorizată “Part CAMO” contractată de proprietar.
- (5) Programul de întreținere pentru o aeronavă (înmatriculată sau cu rezervare de înmatriculare), trebuie să aibă la bază Raportul Comitetului de revizuire a întreținerii (MRBR) atunci când deținătorul certificatului de tip a dezvoltat un astfel de raport) sau documentul de planificare al întreținerii MPD și/sau capitolele relevante din manualul de întreținere al aeronavei/componente aeronavă și alte date aprobate ce conțin informații referitoare la periodicitatea și volumul lucrărilor de întreținere.
- (6) Atunci când o aeronavă este întreținută în conformitate cu un program de întreținere bazat pe logica MSG 3, programul de întreținere trebuie să includă un program de fiabilitate, operatorul aeronavei fiind responsabil pentru monitorizarea eficienței programului de întreținere și a programului de fiabilitate asociat.
- (7) În toate cazurile, documentele care formează baza pe care a fost elaborat programul trebuie identificate în secțiunea de introducere a programului împreună cu starea lor

Proceduri de Aeronautică Civilă

actuală de revizuire/amendare. Sarcinile de întreținere trebuie să aibă referire la documentul sursă din care au fost derivate plus orice informații suplimentare specifice acestora (de ex. MRBR, MPD, MPD cu utilizare redusă, AMM capitolele 04 și 05, AD, ALI, CMR*, CMR**, CPCP, CDCCL, EZAP, EWIS, ICA STC, tipurile de operațiuni desfășurate, recomandări AACR).

- (8) În cazul unui program de întreținere care se aplică pentru diferite înmatriculări, dar pentru același tip de aeronavă, trebuie identificate efectivitatea fiecărei lucrări și ce nu este aplicabil tuturor aeronavelor listate.
- (9) Programul de întreținere trebuie să conțină informații relevante referitoare la sistemele critice, respectiv sarcinile de întreținere critice și / sau care necesită inspecție independentă / dublă (funcție de experiența de operare, instrucțiunile deținătorului certificatului de tip/de tip suplimentar, sistemele identificate de operator a fi critice în diverse etape ale zborului, datele de fiabilitate, datele obținute din analiza datelor de zbor, datele obținute din rapoartele interne de investigație a incidentelor operatorului).
- (10) Pentru aeronavele care sunt utilizate ca parte a unui AOC, programul de întreținere trebuie să acopere și sarcinile enumerate în Anexa I (Part 26) a Regulamentului (UE) nr. 2015/640 cu modificările și amendamentele ulterioare.
- (11) Aeronava la care se referă programul de întreținere ar trebui să fie identificată în secțiunea introductivă prin: denumirea producătorului (tip și model), numărul de serie al producătorului (MSN), mărcile naționale și de înregistrare. Tipurile de motor, elice și APU trebuie identificate după caz.
- (12) Variațiile permise la intervalele de execuție a sarcinilor de întreținere, escaladarea acestor sarcini și procedurile de ajustare trebuie incluse în secțiunea Introducere a programului.
- (13) Dacă este aplicabil, într-un caz particular, sarcinile de întreținere care pot fi îndeplinite și certificate de echipajul de zbor pe baza unor autorizații de certificare limitate emise de organizația de întreținere autorizată EASA Part 145 contractată, trebuie să fie identificate în programul de întreținere (domeniul de aplicare a întreținerii care trebuie efectuată de echipajul autorizat va fi specificat în programul de întreținere a aeronavei).
- (14) Numele tuturor membrilor echipajului autorizat așa cum este indicat mai sus și desemnat să efectueze sarcini de întreținere trebuie să fie enumerate în programul de întreținere a aeronavei sau într-un document asociat.
- (15) AACR recomandă utilizarea structurii prezentată mai jos a programului de întreținere. Aceasta nu este obligatorie, organizația putând dezvolta programul de întreținere pe orice structură cu condiția asigurării conformării cu cerințele articolului M.A.302, respectiv Anexei 1 la AMC M.A.302 din Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, Anexa I (Part M) și a prezentei proceduri.

Nr.	Capitol
1	secțiune introductivă;
2	secțiune corespunzătoare sarcinilor de întreținere sisteme aeronavă;

Proceduri de Aeronautică Civilă

3	secțiune corespunzătoare sarcinilor de întreținere al motorului/motoarelor și APU;
4	secțiune corespunzătoare sarcinilor de întreținere componente;
5	secțiune corespunzătoare inspecțiilor zonale;
6	secțiune corespunzătoare inspecțiilor structurale;
7	secțiune corespunzătoare controlului de coroziunii;
8	secțiune corespunzătoare CMR;
9	secțiune corespunzătoare AWL/FTS;
10	secțiune corespunzătoare directivelor de navigabilitate (doar pentru programul de întreținere personalizat);
11	secțiune corespunzătoare modificărilor (buletine de serviciu și certificate de tip suplimentar, doar pentru programul de întreținere personalizat)
12	secțiune corespunzătoare lucrărilor de întreținere repetitive rezultate din reparațiile structurale (doar pentru programul de întreținere personalizat);
13	secțiune corespunzătoare recomandărilor fabricantului (CMM, SL, SIL, etc.)
14	Program/rapoarte/date de fiabilitate (doar pentru programul de întreținere personalizat);
15	secțiune corespunzătoare cerințelor operaționale ale operatorului (doar pentru programul de întreținere personalizat);
16	secțiunea sarcinilor de întreținere corespunzătoare cerințelor AACR;

2.5 Variații și extensii

- (1) Pot exista cazuri în care operatorul/propietarul unei aeronave poate solicita o prelungire de o singură dată a intervalelor sarcinilor de întreținere specificate în programele de întreținere, peste recomandările producătorului.
- (2) Variațiile vor fi permise numai atunci când perioadele prevăzute de program (sau documentele suport care stau la baza programului de întreținere) nu pot fi respectate din cauza unor circumstanțe care nu ar fi putut fi prevăzute în mod rezonabil de către operator. Decizia de a modifica oricare dintre perioadele prescrise va fi luată numai de către operator. Detaliile fiecărei variații vor fi înscrise în sistemul înregistrărilor de continuitate a navigabilității.
- (3) În cazul în care titularul de TC/STC nu a prescris nicio modificare care poate fi aplicată perioadelor de inspecție, operatorul poate modifica perioadele prevăzute de Program, cu condiția ca astfel de variații să se încadreze în limitele subparagrafelor (a) la (d) de mai jos.
- (4) În cazul în care deținătorul de TC/STC a prescris modificări care pot fi aplicate utilizând procedurile operatorului la intervalele de inspecție din program, operatorul va folosi acele toleranțe și nu cele prescrise la subparagrafele (a) la (d) de mai jos.

Proceduri de Aeronautică Civilă

-
- (5) Variațiile maxim admise ale perioadei de întreținere
- a) Sarcini controlate de orele de zbor (FH)
- | | |
|------------------------------------|--------|
| (i) 5000 ore de zbor sau mai puțin | 10% |
| (ii) Peste 5000 de ore de zbor | 500 FH |
- b) Sarcini controlate de perioada calendaristică
- | | |
|--|--|
| (i) 1 an sau mai puțin | 10% sau 1 lună, oricare dintre limitări este atinsă prima. |
| (ii) Mai mult de 1 an dar sa nu depășească 3 ani | 2 luni |
| (iii) Peste 3 ani | 3 luni |
- c) Sarcini controlate de numărul de aterizări (cicli)
- | | |
|---------------------------------------|--|
| (i) 500 aterizari/cicli sau mai puțin | 10% sau 25 aterizari/cicli, oricare dintre limitări este atinsă prima. |
| (ii) Mai mult de 500 aterizari/cicli | 10% sau 500 aterizari/cicli, oricare dintre limitări este atinsă prima |
- d) Sarcini controlate de mai mult de o limită
- Pentru sarcinile de întreținere controlate de mai mult de o limită, de exemplu, sarcini controlate de orele de zbor și calendaristic sau orele de zbor și aterizările/cicli, se aplică limita mai restrictivă

Nota 3:

Variațiile permise mai sus nu se aplică în mod normal la:

- a) Acele componente pentru care a fost prescrisă o durată de viață finală, detaliile referitoare la toate elementele de această natură sunt incluse în documentele sau manualele deținătorului certificatului de tip și sunt incluse în paginile de prefață la programul de întreținere.
- b) Acele sarcini incluse în Programul de întreținere, care au fost clasificate ca obligatorii de către deținătorul Certificatului de tip / Certificatul de tip suplimentar sau de către AACR.
- c) Cerințe de certificare a întreținere (CMR) cu excepția cazului în care sunt agreate în mod specific de către deținătorul Certificatului de Tip și aprobate de AACR;
- d) Limitări critice de control ale configurației de proiectare (CDCCL);

-
- e) Elemente ale limitărilor de navigabilitate (ALI);
 - f) Regulamente Speciale pentru Aviație emise de FAA (SFAR)
- (6) Orice solicitare de prelungire suplimentară a intervalelor de execuție a sarcinilor de întreținere poate fi acordată de AACR numai în circumstanțe speciale. Solicitarea trebuie să fie susținută de documente suport emise de deținătorul certificatului de tip care susțin prelungirea intervalelor și de rapoarte de fiabilitate care justifică o astfel de prelungire. La formularea răspunsului AACR ia în considerare experiența operatorului pe tipul de aeronavă, tipul de sarcini de întreținere pentru care se solicită prelungirea, putând impune condiții sau limitări speciale, după cum se consideră necesar.

2.6 Escaladarea sarcinilor de întreținere

- (1) Organizația "Part CAMO" are responsabilitatea revizuirii periodice a programului de întreținere pentru a se asigura că acesta este actualizat în conformitate cu cerințele obligatorii emise de deținătorul certificatului de tip, recomandările fabricantului aeronavei/motor, componente, necesitățile de întreținere ale aeronavei și sistemelor acesteia rezultate în urma analizelor de fiabilitate și a evenimentelor raportate.
- (2) Organizația "Part CAMO" poate solicita escaladarea intervalelor sale de verificare pentru a maximiza utilizarea aeronavei, a reduce costurile directe de întreținere și pentru a optimiza sarcinile de menținere a navigabilității aplicate. Astfel de solicitări trebuie să se bazeze pe principii solide de evaluare, date de fiabilitate și experiență în operarea tipului de aeronavă pentru care se solicită escaladarea sarcinilor de întreținere.
- (3) Escaladarea sarcinilor de întreținere programate se va baza pe programe de fiabilitate și va fi aprobată direct de AACR.
- (4) Următoarele considerații de bază trebuie aplicate oricărui proces de escaladare a unor sarcini de întreținere în vederea aprobării de către AACR.
- (5) Procesul de escaladare trebuie să fie susținut de proceduri aprobate și implementate de organizația "Part CAMO", de personal calificat și cu expertiză în analiza de fiabilitate, date valide, un sistem de raportare și rezultate substanțiale ale acestei analize.
- (6) Aceasta trebuie completată cu o evaluare continuă a rezultatelor sarcinilor de întreținere planificate și o analiză a defectelor identificate pe parcursul întreținerii.
- (7) Acest lucru va asigura că întreținerea aplicată este validă în lumina experienței de operare a aeronavei.
- (8) Orice escaladare trebuie luată în considerare numai dacă organizația demonstrează că sarcinile de întreținere sunt în mod regulat efectuate în procent de 90% la intervalul curent aprobat din programul de întreținere. Orice cifră sub această valoare nu este considerată o justificare adecvată pentru orice escaladare și poate declanșa întrebări privind adecvarea programului de întreținere curent și utilizarea anuală declarată pe care se bazează.

Proceduri de Aeronautică Civilă

- (9) Evaluarea eșantionată a defectelor identificate pe parcursul lucrărilor de întreținere ca suport pentru orice propunere de escaladare trebuie să fie agreată de AACR. Eșantionarea are în vedere cel puțin 15% din flota de aeronave și să acopere cel puțin 3 controale succesive reprezentative.
- (10) Trebuie acordată o atenție deosebită sarcinilor de siguranță de categoria 5 și 8, sarcinilor de tip "CMR", limitărilor de navigabilitate, sarcinilor de întreținere ale elementelor de siguranță, sarcinilor ce determină toleranța la oboseală și deteriorare, împreună cu standardul de modificare a aeronavei în ceea ce privește conformitatea acesteia cu Buletinele de serviciu și Directivele de navigabilitate aplicate.
- (11) Impactul asupra tuturor sarcinilor de întreținere excluse de MRB trebuie luat în considerare, pe baza intervalului inițial determinat de grupul de lucru MRB.
- (12) De asemenea, escaladarea oricărei Sarcini de întreținere din cadrul programului Zonal de Inspecție indicată în raportul MRB trebuie evaluată cu mare atenție, având în vedere că sarcini individuale de întreținere pentru sisteme și grupul motopropulsor vor fi creditate în cadrul programului zonal de inspecție (astfel de sarcini sunt denumite „Sarcini excluse”). Organizația trebuie să efectueze o verificare față de toate sarcinile și intervalele excluse enumerate raportul MRB pentru a se asigura că acestea vor fi compatibile cu noul interval de sarcini.
- (13) Organizația trebuie să ia în considerare și de-escaladarea intervalului de execuție a unui control în cazul aeronavelor îmbătrânite în cazul în care feedback-ul negativ în funcționare sistemelor demonstrează că fiabilitatea operațională s-a degradat semnificativ.
- (14) Escaladarea oricărui interval de efectuare a unui control trebuie să fie susținută și aprobată de către deținătorul certificatului de tip al aeronavei.
- (15) Orice escaladare a sarcinilor de întreținere, odată aprobată trebuie să fie aplicată întregii flote așa cum este acoperită de programul de întreținere aprobat. Acest lucru va permite colectarea rapidă a datelor de fiabilitate din noile intervale și continuă să susțină/valideze noile intervale de verificare. Dacă escaladarea este destul de mare și complexă, operatorul trebuie să propună un pachet de tranziție pentru a transfera aeronavele pe noile intervale de verificare, pe o scară de timp stabilită de comun acord cu AACR.

2.7 Monitorizarea sănătății motorului

- (1) Pentru motoarele a căror limită de viață este definită ca „On condition” sau „Condition monitoring”, trebuie să existe un program de monitorizare a stării motorului, așa cum este definit de deținătorul certificatului de tip / fabricantul acestui.
- (2) Programul de întreținere trebuie să definească tipul de program de monitorizare recomandat care este în vigoare și metoda de colectare a parametrilor motorului care trebuie urmată conform recomandărilor producătorului.

- (3) De asemenea, trebuie specificată frecvența colectării datelor despre funcționarea motoarelor. Programul de întreținere trebuie să enumere, de asemenea, parametrii recomandați de producător pentru aprobările operaționale, așa cum sunt ele enumerate în specificația de operare.
- (4) Programul de monitorizare a stării motorului trebuie să permită înregistrarea temperaturii maxime a gazelor de evacuare (EGT), numărul de depășiri ale valorii temperaturii maxime a gazelor de evacuare, intervalul de timp și zona în care se încadrează.

2.8 Cerințe suplimentare rezultate din Part-26

- (1) Programul de întreținere pentru aeronavele complex-motorizate va include, de asemenea:
 - (i) un program de inspecție aprobat, bazat pe toleranța structurii la defecte;
 - (ii) un mijloc de abordare a efectelor adverse pe care reparațiile și modificările le pot avea asupra oboselii-structura critică și inspecțiile prevăzute la punctul (i);
 - (iii) o limită de valabilitate "LOV" aprobată de EASA sau o limitare aprobată de EASA privind aplicabilitatea limitărilor structurale de navigabilitate pentru instrucțiunile de continuitatea navigabilității la nivelul aeronavei;
 - (iv) un program de control și prevenire a corozionilor

2.9 Cerințe pentru aeronavele îmbătrânite

- (1) Operatorul (prin organizația care asigură managementul continuității aeronavelor) are responsabilitatea de a evalua și asigura un nivel ridicat de integritate structurală pentru flota sa de aeronave, în special în cazul aeronavelor îmbătrânite.
- (2) Operatorul este responsabil pentru încorporarea instrucțiunilor sau recomandărilor deținătorului aprobării pentru reparații sau modificări în programul de întreținere.
- (3) Pentru a-și îndeplini această responsabilitate, operatorul trebuie să ia în considerare efectuarea unei evaluări a reparațiilor existente și să încorporeze orice programe de inspecție necesare. Pentru aceste evaluări trebuie să fie efectuate cu suportul deținătorului certificatului de tip / certificat de tip suplimentar/deținătorului de date aprobate.
- (4) Pentru dezvoltarea unui astfel de program se poate consulta AMC 20-20B emis de EASA, „Continuing Structural Integrity Programme” care oferă îndrumări în dezvoltarea programelor continue de integritate structurală, inclusiv prevederi pentru a preveni defectele generalizate cauzate de oboseala structurii.
- (5) Documente care să îndrume și să asiste operatorul în dezvoltarea și actualizarea unui program de inspecție structurală în cadrul programului de întreținere sunt furnizate de către deținătorul certificatului de tip pentru aeronava respectivă

2.10 Programul de prevenire și control al coroziunii

- (1) Conform M.A.302, programul de prevenire și control al coroziunii (CPCP) face parte din programul de întreținere. CPCP este necesar pentru toate structurile de aeronave primare și o linie de bază este dezvoltată în timpul procesului MRB.
- (2) Pentru acele aeronave al căror program de întreținere nu se bazează pe un proces MRB, acest lucru este acoperit într-un document separat.
- (3) Programele de referință recunosc trei niveluri de coroziune care sunt utilizate pentru a evalua eficacitatea programului de prevenire și control a coroziunii, după cum urmează:
 - a) Nivelul 1 Coroziunea găsită în timpul îndeplinirii sarcinilor de coroziune numerotate indică un program eficient;
 - b) Nivelul 2 de coroziune indică faptul că sunt necesare ajustări ale programului;
 - c) Nivel 3 de coroziune este o problemă urgentă de navigabilitate care necesită o acțiune rapidă din partea operatorului pentru a-și proteja întreaga flota de aeronave.
- (4) Operatorii pot fie să dezvolte CPCP-uri adaptate operațiunilor lor pe baza Programului de referință al producătorului, fie să adopte programul producătorului în totalitate. Implementarea timpurie, în special pe avioanele mai vechi, a unui CPCP este necesară pentru a se asigura că nivelurile nesigure de coroziune preexistente sunt îndepărtate din flota unui operator.
- (5) AACR trebuie notificat imediat prin sistemul de raportare a evenimentelor la determinarea nivelului 3 de coroziune și OEM. Constatările de coroziune de nivel 2 și 3 trebuie raportate producătorului pentru evaluare și posibilă ajustare a programului de referință. Mecanismul de raportare către AACR va urma liniile directe detaliate în "Procedura de raportarea evenimentelor".
- (6) Deși programul de prevenire și control al coroziunii se bazează inițial pe programul de referință recomandat de titularul TC, operatorul va monitoriza eficacitatea programului de inspecție.
- (7) Constatările inspecției și condițiile de funcționare/depozitare pot dicta de-escalarea/ajustarea intervalelor de inspecție și/sau inspecții mai intensive.

2.11 Programul de inspecție bazat pe toleranța structurii la defecte (DTI)

- (1) Inspecțiile de toleranță la defecte ajută la asigurarea integrității structurii critice la oboseală pe avioanele operate în transportul aerian. Această abordare necesită evaluarea reparațiilor și modificărilor anterioare ale structurii pentru a determina creșterea fisurilor și caracteristicile de rezistență reziduală. Evaluarea furnizează informațiile necesare pentru elaborarea unui plan de întreținere pentru menținerea navigabilității aeronavei.

Proceduri de Aeronautică Civilă

-
- (2) Operatorul trebuie să includă în programul de întreținere un program de inspecție structurală bazat pe toleranța la defecte în baza datelor aprobate primite de la deținătorul datelor aprobate sau a datelor de reparație structurală.
 - (3) Efectele adverse pe care reparațiile și modificările structurale le pot avea asupra unei structuri critice la oboseală (FCS) sunt abordate prin:
 - (1) includerea în programul de întreținere a tuturor "DTI-urilor" aprobate disponibile pentru modificări;
 - (2) pentru toate modificările majore care afectează "FCS" aplicate unei aeronave importate în UE (după 26 februarie 2021), DTI-ul aprobat aplicabil trebuie să fie obținut și încorporat în AMP;
 - (3) includerea în programul de întreținere a "DTI-urilor" aprobate pentru toate celelalte reparații și modificări în conformitate cu plan aprobat care trebuie să fie inclus sau menționat în programul de întreținere.

2.12 Programul de stocare a aeronavelor

- (1) Programul de întreținere trebuie să facă referire la un program de stocare a aeronavei care are proceduri pentru plasarea aeronavei (celulă și motoare) în diferite niveluri de conservare care trebuie puse în aplicare în perioadele de inactivitate și pentru de-conservarea aeronavei atunci când o plasează înapoi în serviciu.
- (2) Documentarea acestor acțiuni se face în baza unor proceduri declarate în programul de întreținere.
- (3) Recomandările referitoare la modul de stocare se găsesc de obicei în capitolele ATA 10 și 71 din manualul întreținere aeronavă și manualul întreținere motor.

2.13 Evaluarea programului de întreținere

- (1) Programul de întreținere a aeronavei trebuie să fie evaluat cel puțin anual în scopul de a se asigura că instrucțiunile noi și modificate emise de fabricantul aeronavei/componențelor sunt încorporate, că experiența în operare și rezultatele întreținerii, modificările aeronavei și specificul operațiunilor sunt luate în considerare și, prin urmare, programul de întreținere să rămână aplicabil, adecvat și eficient.
- (2) Această evaluare a programului de întreținere este efectuată de organizația care asigură managementul continuității aeronavei (proprie sau de către organizația contractată care gestionează menținerea navigabilității aeronavei în acele cazuri în care evaluarea programului de întreținere nu este efectuată împreună cu o evaluarea de navigabilitate.

Proceduri de Aeronautică Civilă

- (3) În cazul în care evaluarea programului de întreținere indică discrepanțe privind aeronava în conexiune cu deficiențe ale conținutului programului de întreținere, persoana care efectuează evaluarea informează proprietarul și autoritatea competentă din statul membru de înmatriculare al aeronavei, urmând ca acesta să amendeze programul de întreținere conform avizului dat de autoritate competentă a statului de înmatriculare.
- (4) Evaluarea anuală trebuie să ia în considerare, inclusiv, dar fără a se limita la următoarele elemente:
1. rezultate din întreținerea efectuată;
 2. rezultate din evaluarea navigabilității,
 3. modificări ale datelor aprobate și recomandărilor deținătorilor de certificat de tip;
 4. limitări de navigabilitate emise de deținătorul certificatului de tip / certificatului de tip suplimentar;
 5. modificări, reparații și directive de navigabilitate; și
 6. evaluarea buletinelor de serviciu recomandate care afectează sau pot afecta siguranța;
 7. rata de utilizare declarată al flotei operatorului față de timpul efectiv zburat. Dacă există o deviație mai mare de $\pm 25\%$, atunci programul de întreținere trebuie reevaluat în ceea ce privește eficacitatea acestuia.
- (5) Organizația care asigură managementul continuității navigabilității ține evidența evaluărilor chiar și atunci când în urma evaluării anuale a programului de întreținere nu a fost emisă nicio dispoziție internă de amendare a programului de întreținere.

2.14 Eficacitatea programului de întreținere

- (1) Operatorul ar trebui să aibă un sistem de monitorizare și evaluare a eficacității programului de întreținere pe baza experienței de întreținere și operaționale.
- (2) Această sarcină de navigabilitate continuă poate fi subcontractată ca parte privilegiilor pe care le are organizația care asigură managementul continuității navigabilității. Colectarea datelor și evaluarea inițială pot fi efectuate de către organizația subcontractată dar acțiunile necesare a fi întreprinse trebuie să fie avizate de operator.
- (3) În cazul în care monitorizarea fiabilității este utilizată pentru a stabili eficacitatea programului de întreținere, aceasta poate fi furnizată de organizația subcontractată și trebuie specificată în procedurile relevante din memoriul de prezentare al organizației.
- (4) Trebuie făcută referire și la programul de întreținere și programul de fiabilitate aprobat al operatorului. De asemenea, trebuie specificată participarea personalului operatorului la întâlnirile de fiabilitate cu organizația subcontractată.

2.15 Programul de fiabilitate

- (1) Programul de întreținere trebuie să includă un program de fiabilitate atunci când programul de întreținere se bazează pe logica Grupului de coordonare a întreținerii (MSG) sau se bazează în principal pe monitorizarea stării de funcționare a echipamentelor și sistemelor aeronavei.
- (2) Pentru operatorii care au o flotă mică de aeronave (cel puțin 6 aeronave de același tip) operatorul trebuie să dezvolte un program de fiabilitate simplificat utilizând datele de fiabilitate emise de deținătorul certificatului de tip. Funcție de rata de defecte/100 de ore zburate/100 de cicli, numărul de defecte repetitive pe sistem/component/capitol ATA rezultate din operarea zilnică, rezultatul controalelor de bază și a întreținerii la linie, specificul operării, operatorul poate dezvolta un program de fiabilitate utilizând ca date de referință datele furnizate de deținătorul certificatului de tip.
- (3) Întâlnirile de fiabilitate la nivelul operatorului trebuie să aibă loc periodic (semestrial și anual) și la aceste întâlniri trebuie invitat și inspectorul AACR responsabil pentru organizația respectivă
- (4) AACR încurajează participarea operatorilor la întâlnirile de fiabilitate ale deținătorului certificatului de tip.

CAPITOLUL 3 Procesul de aprobare a programului de întreținere

3.1 Aprobarea inițială

3.1.1 Cererea de aprobare inițială

- (1) În vederea inițierii procesului de aprobare a programului de întreținere, solicitantul trebuie să depună pe portalul AACR www.portal.caa.ro o cerere în acest sens, completată pe formularul F-PAC-AW-MP-A1 (Anexa 1 la PAC-AW-MP) împreună cu proiectul programului de întreținere înaintat spre aprobare;
- (2) Cererea de aprobare este luată în considerare în condițiile în care este însoțită de următoarele documente suport (în format electronic, recomandat, sau pe suport de hârtie):
 - a) check-listul de evaluare internă a conformării programului de întreținere (Anexa 2 la F-PAC-AW-MP-A2);
 - b) programul de fiabilitate, dacă este cazul;

Proceduri de Aeronautică Civilă

-
- c) documentele sursă care constituie baza elaborării programului de întreținere dacă acestea sunt personalizate pentru fiecare din aeronavele listate în programul de întreținere;
 - d) statusul modificărilor și/sau STC-uri pentru fiecare aeronavă listată în programul de întreținere (inclusiv instrucțiunile pentru continuitatea navigabilității corespunzătoare fiecărei modificări și/sau STC, după cum este aplicabil);
 - e) statusul reparațiilor structurale pentru fiecare aeronavă listată în programul de întreținere;
 - f) statusul directivelor de navigabilitate repetitive și modul de implementare al acestora în programul de întreținere transmis spre aprobare);
 - g) analiza verificării corelării lucrărilor de întreținere (intervale diferite, lucrări noi, metode de lucru diferite, etc.) în cazul existenței unui program de întreținere existent ("bridging check"), dacă este cazul;
- (3) Pentru cererile incomplete sau incorect completate sau care nu sunt însoțite de documentele suport relevante mai sus menționate, AACR înregistrează neconformitățile constatate în Partea 4 a formularului EASA Form 13 CAMO, și le aduce la cunoștință solicitantului în scris, în cel mult zece (10) zile lucrătoare de la data înregistrării, solicitând transmiterea spre aprobare a unui plan de măsuri corective ce trebuie să conțină cel puțin următoarele: neconformitatea, cauza neconformității, corecția, acțiunea corectivă, acțiunea preventivă, perioada de timp necesară implementării acțiunilor propuse și persoana responsabilă;
- (4) Documentele înaintate la AACR, precum și corespondența ulterioară, trebuie să fie în limba română. În situația în care organizația alege să utilizeze un format bilingv pentru întocmirea programului de întreținere, doar documentele în limba română fac obiectul aprobării AACR.

3.1.2 Inițierea procesului de aprobare

- (5) Procesul de evaluare în vederea aprobării se inițiază prin platforma www.portal.caa.ro și este condiționat de achitarea de către solicitant a tarifelor de autorizare percepute de AACR în conformitate cu prevederile legale în vigoare și după primirea de către AACR a documentelor suport menționate la punctul 3.1.1.(2) de mai sus;
- (6) AACR evaluează programul de întreținere transmis, utilizând check-listul referit în anexa 2, document ref. F-PI-AW-MP-A2 pentru a:
- a) stabili conformarea cu cerințele de conținut ale programului de întreținere așa cum este specificat în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, Anexa I, Part M;
 - b) stabili conformarea cu documentația sursă.
- (7) Aprobarea inițială sau neaprobarea de către AACR a programului de întreținere va fi notificată solicitantului în termen de maxim 90 de zile (pentru aeronavele complexe utilizate în operațiuni de transport aerian comercial pasageri/cargo) de la data primirii cererii (perioada poate fi mai mică în funcție de complexitatea documentului);

Proceduri de Aeronautică Civilă

-
- a) În cazul în care programul de întreținere asigură conformarea cu cerințele Part-M, AACR comunică aceasta solicitantului, printr-o scrisoare de aprobare;
- b) În situația în care AACR constată că programul de întreținere transmis nu asigură conformarea cu cerințele Part-M, înregistrează neconformitățile în Partea 4 a formularului EASA Form 13 CAMO, și le aduce la cunoștință solicitantului în scris în cel mult cinci (5) zile lucrătoare de la data finalizării evaluării;
- c) Pentru fiecare neconformitate constatată, organizația trebuie să propună corecții și acțiuni corective, centralizate în Planul de acțiuni corective, care să permită identificarea și înregistrarea cel puțin a următoarelor informații:
- 1) neconformitatea;
 - 2) cauzele neconformității (root causes);
 - 3) corecția imediată;
 - 4) acțiunea corectivă care să prevină reapariția neconformității;
 - 5) responsabili (și eventual resurse necesare)
 - 6) perioada de timp necesară implementării corecțiilor și acțiunilor corective propuse, corelată cu termenele stabilite de AACR.
- Perioada maximă de timp necesară implementării acțiunilor corective nu trebuie să depășească 3 luni de la data notificării neconformităților.
- d) În termen de maxim 15 zile calendaristice de la primirea raportului de neconformități, organizația trebuie să transmită spre aprobare la AACR, planul de acțiuni corective menționat la alin. (c);
- e) Pentru a fi acceptat de AACR, planul de măsuri trebuie să demonstreze identificarea corectă a cauzelor rădăcină (*se recomandă utilizarea uneia din tehnicile consacrate, cum ar fi : diagrama cauză – efect, 5 DE CE, 8D, etc.*) și stabilirea unor măsuri corective în consecință;
- f) Organizația trebuie să notifice AACR finalizarea implementării acțiunilor corective, în termenele stabilite prin Planul de acțiuni corective și să transmită spre aprobare proiectul programului de întreținere actualizat;
- g) În situația în care acțiunile corective nu sunt finalizate în termenele prevăzute, organizația poate solicita aprobarea AACR pentru prelungirea termenului, pentru o perioadă care să nu depășească 6 luni de la data efectuării evaluării programului, în condițiile existenței unor justificări realiste și bine documentate.
- (8) În cazul introducerii în operare a unei aeronave noi sau în cadrul procesului de autorizare a unui operator nou, AACR poate aproba un program de întreținere incomplet, limitând aprobarea programului de întreținere pentru o perioadă de timp care nu depășește orice cerință/instrucțiune de întreținere ce nu a fost aprobată; Aprobarea limitată a programului de întreținere poate include orice limitare suplimentară impusă ca urmare a analizei documentației suport transmisă cu solicitarea de aprobare.
-

3.2 Aprobarea unui amendament

3.2.1 Cererea de modificare a programului de întreținere

- (1) Solicitarea pentru aprobarea unui amendament (modificare) a programului de întreținere trebuie făcută utilizând cererea F-PAC-AW-MP-A01 (Anexa 1).
- (2) În vederea aprobării amendamentului (modificării) programului de întreținere, următoarele documente trebuie înaintate la AACR atașate formularului cerere F-PAC-AW-MP-A01 (în format electronic sau pe suport de hârtie):
 - a) programul de întreținere cu identificarea/marcarea modificărilor survenite;
 - b) check-listul de evaluare internă a conformării programului de întreținere F-PAC-AW-MP-A02 (Anexa 2) completat corespunzător modificărilor survenite);
 - c) justificarea modificării;
 - d) documentele suport modificării dacă acestea sunt personalizate pentru fiecare din aeronavele listate în programul de întreținere

Exemple:

- *amendamente personalizate la documentația sursă (funcție de aplicabilitate: TCDS, raportul MRB, MPD, Capitolul 5 al AMM, Limitări de resurse, Programul de control preventiv al coroziunilor, cerințe de întreținere de certificare, etc.)*
 - *modificări, Buletine de Serviciu, Directive de Navigabilitate, reparații, aplicare STC.*
 - *date generate de aplicarea programelor de fiabilitate sau a monitorizării eficienței programelor de întreținere.*
- (3) În cazul în care modificările programului de întreținere sunt rezultatul adăugării unei noi aeronave la lista de aeronave ce fac obiectul programului respectiv, trebuie transmis, de asemenea, la AACR, statusul aeronavei referitor la specificația de tip (stadiul de aplicare a Directivelor de navigabilitate, statusul modificărilor și reparațiilor).

3.2.2 Aprobarea unui amendament (modificări) la programului de întreținere

- (4) Procesul de evaluare în vederea aprobării se inițiază prin platforma www.portal.caa.ro și este condiționat de achitarea de către solicitant a tarifelor de autorizare percepute de AACR în conformitate cu prevederile legale în vigoare și după primirea de către AACR a documentelor suport menționate la punctul 3.2.1.(2) de mai sus;

Proceduri de Aeronautică Civilă

- (5) Amendamentul la programul de întreținere se aprobă în condițiile în care AACR constată conformarea cu reglementările în vigoare și dacă justificările tehnice sunt corespunzătoare;
- (6) În cazul în care amendamentul programului de întreținere corespunde cerințelor din Part M, AACR comunică aceasta solicitantului, printr-o scrisoare de aprobare;
- (7) În situația în care AACR constată că programul de întreținere transmis nu asigură conformarea cu cerințele Part-M, se aplică cerințele din punctul 3.1.2, paragraful 7 (b) – (g);

Aprobarea sau respingerea de către AACR a amendamentului la programul de întreținere trebuie notificate în scris în termen de 30 de zile de la primirea solicitării (perioada poate fi mai mică în funcție de complexitatea documentului).

3.3 Aprobarea indirectă a programului de întreținere sau a unui amendament la acesta

- (1) O organizație autorizată Part 'CAMO poate deține privilegiul de „Aprobare Indirectă”, care permite organizației să aprobe programele de întreținere/amendamente la programele de întreținere pe care le deține, în conformitate cu o procedură aprobată, fără implicarea directă a AACR.
- (2) Dacă este folosită procedura de aprobare indirectă a amendamentului la programul de întreținere, solicitantul trebuie să indice referință procedurii din manualul CAME al organizației de management al continuității navigabilității. Procedura de aprobare indirectă trebuie descrisă în manualul organizației. Solicitantul va folosi privilegiul de „Aprobare Indirectă” după aprobarea manualului organizației de management al continuității navigabilității (conform Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, Anexa I, Partea M, articolul M.A.302(c)).
- (3) Procedura de aprobare indirectă din manual trebuie să conțină următoarele elemente:
 - a) descrierea clară a situațiilor când poate fi aplicată;
 - b) descrierea procesului de întocmire a amendamentului programului de întreținere;
 - c) descrierea modului de verificare a documentului;
 - d) descrierea modului de aprobare indirectă a documentului;
 - e) persoana responsabilă pentru dezvoltarea, verificarea și aprobarea documentului;
 - f) referire la documentele utilizate în procesul de întocmire a amendamentului programului de întreținere;
 - g) condițiile și limitările pentru aprobarea indirectă;
 - h) prevederile privind modul de notificare al AACR.

Exemple:

- *încorporarea de date primite de la deținătorul Certificatului de tip (TC) sau alte date de întreținere aprobate;*
- *încorporarea unor date de întreținere cerute de o directivă de navigabilitate/ buletin de serviciu;*
- *corecturi de scriere;*
- *adăugarea unei înmatriculări noi pentru același tip de aeronave (dacă lucrările de întreținere sunt identice)*

Proceduri de Aeronautică Civilă

- (4) Aprobarea indirectă nu este permisă pentru escaladarea sarcinilor de întreținere care afectează siguranța.
- (5) Notificarea aprobării indirecte a unui amendament la programul de întreținere se face în prin platforma www.portal.caa.ro, utilizând cererea F-PAC-AW-MP-A01 (Anexa 1).
- (6) În cazul aprobării indirecte operatorul va folosi o pagină separată, ca anexă la programul de întreținere, ce va cuprinde o listă a tuturor documentelor folosite ca referință pentru modificarea programului de întreținere. Lista trebuie să identifice clar sumarul modificărilor.
- (7) Această pagină va include semnătura Managerului CAMO și va fi referită în lista paginilor efective a programului de întreținere.
- (8) Modificarea programului de întreținere trebuie trimisă la AACR în 10 zile lucrătoare de la data aprobării acesteia. AACR va confirma prin e-mail, operatorului, primirea ei, în termen de maxim 15 zile lucrătoare.
- (9) Dacă organizația deține privilegiul de aprobare indirectă pentru un program de întreținere generic, personalizarea acestui program pentru o aeronavă înmatriculată (sau cu rezervare de înmatriculare acordată de AACR) face obiectul unei aprobări inițiale de către AACR a programului de întreținere personalizat (privilegiul de aprobare indirectă nu este aplicabil în această situație).
- (10) Dacă AACR constată neconformarea cu procedura de aprobare indirectă în vigoare din manualul organizației, se aplică cerințele din punctul 3.1.2, paragraful 7 (b) – (g).

**Capitolul 4 Aeronave care intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 1321/2014,
Anexa Vb, Part-ML****4.1 Introducere**

- (1) Această procedură este emisă pentru a identifica interpretarea de către AACR a cerințelor Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, Anexa Vb (Part-ML), articolul ML.A.302 împreună cu mijloacele și ghidurile de conformare și pentru a oferi câteva recomandări în conformitate cu cerințele naționale stabilite enumerate în tabelul 1 prezentat în acest capitol.
- (2) Aceste interpretări și recomandări vor fi menționate de către proprietarii de aeronave, organizațiile Part-CAMO sau Part-CAO responsabili cu managementul navigabilității continue a aeronavelor care sunt supuse cerințelor Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, Anexa Vb (Part-ML) cu completările și modificările ulterioare, aeronave care nu sunt listate în certificatul de operator aerian al unui transportator aerian licențiat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.
- (3) Prezenta procedură se aplică următoarelor categorii de aeronave:
 - a) Avioane cu o masă maximă la decolare (MTOM) de 2730 kg sau mai puțin
 - b) Elicoptere cu o masă maximă de decolare (MTOM) de 1200 kg sau mai puțin, certificată pentru maximum 4 ocupanți.
 - c) Alte aeronave ELA2.

Nota 3:

În cazul în care aeronavele menționate la literele (a), (b) și (c) sunt enumerate în certificatul de operator aerian al unui transportator aerian autorizat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, sunt aplicabile cerințele din Anexa I (Part-M) a Regulamentului (UE) nr. 1321/2014 cu completările și modificările ulterioare.

4.2 Responsabilități de dezvoltare a programului de întreținere

- (1) Proprietarul aeronavei este responsabil pentru menținerea navigabilității aeronavei și trebuie să se asigure că întreținerea aeronavei se efectuează în conformitate cu Programul de întreținere a aeronavelor („AMP”) așa cum este el specificat în Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, Anexa Vb (Part ML) cu completările și modificările ulterioare, articolul ML.A.302.
- (2) Pentru aeronavele care intră sub incidența Anexei Vb (Part ML) operate de:
 - a) organizații comerciale de instruire aprobate (‘ATO’); și
 - b) organizații comerciale de formare declarate („DTO”) menționate la articolul 10a din Regulamentul (UE) nr. 1178/2011; sau
 - c) nu este operat în conformitate cu anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012

-
- (partea NCO); sau
- d) operate în conformitate cu subpartea ADD din anexa II (partea BOP) la Regulamentul (UE) 2018/395 sau cu subpartea DEC din anexa II (partea SAO) la Regulamentul (UE) 2018/1976;
- operatorul trebuie să fie autorizat ca organizație pentru managementul continuității navigabilității în conformitate cu Anexa Vc (Part-CAMO), sau Anexa Vd (Part-CAO), sau să contracteze managementul continuității navigabilității la o astfel de organizație aprobată.
- (3) Dezvoltarea programului de întreținere poate fi, de asemenea, subcontractată unei alte organizații sub controlul organizației autorizată Part-CAMO/Part-CAO a operatorului.
- (4) Pentru aeronavele care fac obiectul aplicării cerințelor Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, Anexa Vb (Part ML) cu completările și modificările ulterioare operate în conformitate cu Anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 (partea NCO), proprietarul aeronavei poate contracta sarcinile asociate gestionării menținerii navigabilității unei organizații aprobate în conformitate cu Anexa Vc (Part-CAMO), sau anexa Vd (Part-CAO). În acest caz, organizația contractată își asumă responsabilitatea pentru gestionarea programului de întreținere.
- (5) Proprietarul unei aeronave care face obiectul aplicării cerințelor Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, Anexa Vb (Part ML) cu completările și modificările ulterioare poate contracta unei organizații aprobate în conformitate cu Anexa Vc (Part-CAMO), sau Anexa Vd (Part-CAO). dezvoltarea programului de întreținere pentru acea aeronavă. În acest caz, organizația contractată își asumă responsabilitatea gestionării programului de întreținere (dezvoltare, evaluare și amendare, aprobare).
- (6) În cazul în care proprietarul unei aeronave care face obiectul aplicării cerințelor Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, Anexa Vb (Part ML) cu completările și modificările ulterioare nu contractează o astfel de organizație, proprietarul este responsabil pentru declararea și dezvoltarea programului de întreținere.
- (7) Programele de întreținere pentru aeronave care face obiectul aplicării cerințelor Regulamentului (UE) nr. 1321/2014, Anexa Vb (Part ML) cu completările și modificările ulterioare nu mai sunt aprobate de AACR, acesta și orice amendamente ulterioare ale acestuia vor fi, alternativ:
- a) declarate de proprietar în cazul în care managementul continuității navigabilității aeronavei nu este asigurat de o organizație Part-CAMO sau Part-CAO;
- b) aprobate de organizația Part-CAMO sau Part-CAO responsabile managementul continuității navigabilității aeronavei
- (8) Actualizarea programului de întreținere se face conform paragrafului 4.8 din prezentul capitol.

4.3 Dezvoltarea programului de întreținere

- (1) Programul de întreținere poate avea formatul standard furnizat în AMC2 ML.A.302 (EASA Form AMP). El poate fi descărcat în format word de pe site-ul EASA, ([Document library | EASA \(europa.eu\)](https://www.easa.europa.eu)). Programul de întreținere poate include mai multe înmatriculări de aeronave, atâta timp cât cerințele de întreținere pentru fiecare înmatriculare sunt clar identificate.
- (2) Programul de întreținere se poate baza pe Programul minim de inspecție (MIP) publicat de EASA în AMC1 ML.A.302(d), personalizat pentru aeronava în cauză.
- (3) Programul minim de inspecție nu este aplicabil pentru elicoptere și dirijabile.
- (4) Programul de întreținere dezvoltat conform cerințelor ML.A.302(e) include următoarele:
 - a) Instrucțiuni de continuitatea navigabilității emise de deținătorul datelor aprobate;
 - b) recomandările de întreținere, emise prin buletine de serviciu, scrisori de serviciu și alte informații de serviciu neobligatorii;
 - c) informațiile obligatorii privind menținerea navigabilității, cum ar fi directivele de navigabilitate (aplicate o singură dată sau repetitive), limitări de navigabilitate ale instrucțiunilor de continuitatea navigabilității și cerințele specifice de întreținere conținute în certificatul de tip.
 - d) sarcinile de întreținere introduse de directive sau cerințe operaționale specifice sau de cerințele referitoare la anumite instrumente și echipamente legate de operarea în spațiul aerian.
- (5) Proprietarii de aeronave care declară programul de întreținere trebuie să se informeze sau să consulte organizațiile autorizate (de exemplu, organizația deținătoare a datelor aprobate, organizația autorizată Part-CAMO, sau Part-CAO) sau AACR, dacă au dificultăți în a determina potențialul impact asupra siguranței atunci când nu țin cont de instrucțiunile continuitatea navigabilității la dezvoltarea programul de întreținere pentru aeronava afectată.
- (6) Organizațiile autorizate Part-CAMO și Part-CAO trebui să înțeleagă implicațiile Regulamentului (UE) nr. 2019/1383 și să se asigure că personalul implicat în dezvoltarea, amendarea și aprobarea programului de întreținere are informațiile, înțelegerea, calificarea și experiența corespunzătoare atunci când se abate de la instrucțiunile de continuitatea navigabilității emise de deținătorul datelor aprobate în dezvoltarea programului de întreținere.
- (7) Tabelul de mai jos este un rezumat al prevederilor cuprinse în ML.A.302 în legătură cu conținutul programului de întreținere, aprobarea acestuia și legătura acestuia cu personalului de evaluare a navigabilității:

	OPTIUNEA 1	OPTIUNEA 2
Responsabilitatea dezvoltării AMP	Organizație Part-CAMO sau Part-CAO contractată	Proprietar (dacă este permis în temeiul ML.A.201(f))
Aprobarea/ declararea programului de întreținere	Aprobat de organizația Part-CAMO sau Part-CAO sau nu este necesar în cazul conformării cu ML.A.302(e)	Declarație din partea proprietarului sau nu este necesară în cazul conformității cu ML.A.302(e)

Proceduri de Aeronautică Civilă

Baza pentru programul de întreținere	Program minim de inspecție (nu se aplică pentru elicoptere și dirijabile) sau Instrucțiunile de continuitatea navigabilității emise de deținătorul datelor aprobate	
Deviații de la instrucțiunile de continuitatea navigabilității	Deviațiile de la instrucțiunile de continuitatea navigabilității sunt documentate. Organizația Part-CAMO/CAO ține o evidență a acestor deviații (inclusive documentele support) și furnizează o copie a acestora proprietarului	Abaterile nu trebuie justificate.
Analiza anuală a programului de întreținere	<ul style="list-style-type: none"> - De către presonalului de evaluare a navigabilității în timpul procesului de evaluare a navigabilității; - Organizația Part-CAMO sau Part-CAO contractată în timpul procesului de prelungire a certificatului de evaluare a navigabilității 	

4.4 Aprobarea programului de întreținere

- (1) Programul de întreținere pentru aeronavele pentru care se aplică cerințele Regulamentului (EU) nr. 1321/2014, anexa Vb (Part ML) cu completările și modificările ulterioare nu face obiectul aprobării de către AACR acesta aflându-se într-una din următoarele situații:
 - a) Declarat de proprietarul aeronavei;
 - b) Aprobat de organizația autorizată Part-CAMO responsabilă de managementul continuității navigabilității, organizație cu care proprietarul aeronavei a încheiat un contract;
 - c) Aprobat de organizația autorizată Part-CAO responsabilă de managementul continuității navigabilității, organizație cu care proprietarul aeronavei a încheiat un contract;
- (2) Programul de întreținere trebuie evaluat periodic (cel puțin anual) atât în cazul în care acesta este aprobat de organizația responsabilă de managementul continuității navigabilității autorizată Part-CAMO sau Part-CAO, cât și în cazul în care acesta este declarat de proprietarul aeronavei.(ML.A.302(b) punctul 2).
- (3) O copie a programului de întreținere trebuie prezentată persoanei sau organizației care efectuează evaluarea navigabilității în vederea emiterii sau prelungirii certificatului de evaluarea navigabilității (EASA Form 15c).
- (4) O copie a programului de întreținere este solicitată de AACR în următoarele cazuri:
 - a) atunci când este emis Certificatul de Navigabilitate al aeronavei;

Proceduri de Aeronautică Civilă

-
- b) cu ocazia efectuării inspecției la aeronavă, inspecție efectuată conform programului anual de monitorizare a menținerii navigabilității aeronavelor înmatriculate în România.
- (5) Orice discrepanță legată de conținutul programului de întreținere sau de intervalele de execuție a sarcinilor de întreținere planificate, discrepanță identificată pe parcursul acestei inspecții efectuată de AACR sau cu ocazia evaluării de navigabilitate este comunicată în scris proprietarului și/sau organizației contractate pentru managementul continuității navigabilității care are responsabilitatea modificării programului de întreținere.
- (6) În cazul în care persoana sau organizația care efectuează evaluarea de navigabilitate consideră că modificarea programului de întreținere nu corespunde cu recomandările rezultate în urma evaluării de navigabilitate, aceasta are responsabilitatea de a informa în scris AACR. Funcție de nivelul de neconformare, riscurile identificate sau de afectare a siguranței AACR decide suspendarea sau revocarea certificatului de evaluare a navigabilității cu informarea imediată a proprietarului aeronavei.
- (7) Aceeași decizie de suspendare sau revocare a certificatului de evaluare a navigabilității este luată de AACR atunci când aceasta efectuează o inspecție planificată sau neplanificată la aeronavă și identifică, pe parcursul inspecției, neconformități care afectează siguranța.

4.5 Abateri de la instrucțiunile Deținătorului datelor aprobate

- (1) Cu toate că nu este responsabilă pentru conținutul unui program de întreținere declarat, AACR nu autorizează efectuarea sarcinilor de întreținere programate la alte intervale decât cele declarate în programul de întreținere (cu excepția celor prevăzute în ML.A.302(d) (1)).
- (2) Abaterile care se încadrează în cazurile prevăzute de articolul ML.A.302(d) (1)) nu trebuie să fie documentate, proprietarul putând să le declare în programul de întreținere.
- (3) Dacă dezvoltarea programului de întreținere este contractat unei organizații de management a continuității navigabilității autorizată pentru tipul de aeronavă care face obiectul programului de întreținere, abaterile de la instrucțiunile emise de deținătorul datelor aprobate trebuie să fie argumentate și documentate.
- (4) Organizația autorizată Part-CAMO sau Part-CAO are responsabilitatea menținerii unei evidențe a acestor abateri, a documentelor justificative și furnizează o copie a acestora proprietarului.

4.6 Sarcini de întreținere efectuate de pilotul-proprietar

- (1) În cazul aeronavelor deținute în comun, programul de întreținere trebuie să enumere numele tuturor piloților-proprietari care sunt calificați și desemnați să efectueze

Proceduri de Aeronautică Civilă

întreținerea de tip pilot-proprietar. Ca alternativă, AMP poate conține o procedură care să asigure modul în care o astfel de listă trebuie gestionată și menținută la zi.

4.7 Tranziția de la "Programul minim de inspecție MIP" la Programul de întreținere pe baza deținătorului datelor aprobate

- (1) Aeronava trebuie întreținută numai conform unui program de întreținere la un moment dat.
- (2) În cazul în care proprietarul aeronavei dorește să treacă de la un program la altul (de exemplu, de la un program de întreținere bazat pe programul minim de inspecție (MIP) la un program de întreținere bazat pe datele emise de deținătorul datelor aprobate), este posibil să fie necesară efectuarea unei anumite sarcini suplimentare de întreținere la aeronavă pentru a implementa această tranziție.

4.8 Revizia programului de întreținere

- (1) Programul de întreținere trebuie să fie revizuit anual. Proprietarul care declară programul de întreținere sau organizația autorizată care aprobă programul de întreținere trebuie să-l actualizeze prin evaluarea și revizuirea acestuia cel puțin o dată pe an. Acest lucru se poate face în timpul evaluării anuale a navigabilității.
- (2) În timpul evaluării, trebuie luate în considerare următoarele:
 - a) rezultatele întreținerii efectuate în cursul anului respectiv, care pot evidenția faptul că programul de întreținere actual nu este adecvat;
 - b) rezultatele inspecției la aeronavă efectuată de AACR, care poate releva că programul de întreținere actual nu este adecvat;
 - c) revizii introduse asupra documentelor care afectează baza programului, cum ar fi MIP ML.A.302(d) sau datele DAH;
 - d) modificări în configurația aeronavei, precum și tipul și specificitatea operațiunii;
 - e) modificări ale listei pilot-proprietari; și
 - f) cerințe obligatorii aplicabile pentru conformarea cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 (Part 21) cum ar fi directivele de navigabilitate (AD), limitările de navigabilitate, cerințele de întreținere de certificare și cerințele specifice de întreținere conținute în fișa de date a certificatului de tip (TCDS)
- (3) La evaluarea eficacității programului de întreținere trebuie să se ia în considerare rezultatele sarcinilor de întreținere planificate și neplanificate efectuate în acel an și analiza defectelor constatate corelată cu anumite recomandări emise de deținătorul datelor aprobate, care nu au fost inițial luate în considerare de proprietar, organizația Part-CAMO sau Part-CAO și care, prin introducerea lor în programul de întreținere ar putea preveni defectele identificate în timpul operării.
- (4) Pentru documentarea amendării programului de întreținere AACR recomandă utilizarea listă de verificare eșantion furnizată în Anexa 3 la prezenta procedură (F-PAC-AW-A03).

4.9 Cerințe și proceduri suplimentare recomandate de AACR

- (1) În absența recomandărilor specifice emise de deținătorul certificatului de tip sau de tip suplimentar (deținătorul datelor aprobate) sau de alt producător de echipamente, AACR recomandă utilizarea de proprietari/operatori și organizațiile Part-CAMO/Part-CAO atunci când elaborează programe de întreținere a aeronavelor a sarcinilor de întreținere identificate în tabelul de mai jos.
- (2) Pentru sarcinile de întreținere enumerate în tabelul 1 sunt permise următoarele variații:
- i) *Sarcini controlate prin orele de zbor*

Perioada implicată Variația maximă a perioadei prescrise

Orice perioadă 10%

(ii) *Sarcini controlate calendaristic*

Perioada implicată Variația maximă a perioadei prescrise

Verificare la 6 luni 10% (18 zile)

Verificare anuală 30 zile

- (3) Variația admisă nu este cumulativă, adică următorul timp de conformare este determinat de la data scadentă inițială și nu de la data execuției.
- (4) Programele de inspecție de întreținere dezvoltate pentru aeronavele ELA 1 care nu sunt implicate în operațiuni comerciale trebuie să includă, după cum este aplicabil sarcini de întreținere enumerate în Tabelul 1 de mai jos.

Tabel 1 - Sarcini de întreținere și intervale

No	Sarcină	Natura întreținerii	Interval
1	Test de capacitate a bateriei cu plumb	Testare pe banc	12 luni
2	Test de capacitate a bateriei nichel-cadmiu	Testare pe banc	12 luni
3	Busolă magnetică (Nota 1)	Verificare funcțională	36 luni/ 24 luni (Nota1)
4	Calibrarea indicatorului de viteză (vitezometru) (Nota 2)	Calibrare	24 luni
5	Calibrarea altimetrului (Nota 2)	Calibrare	24 luni
6	Verificarea scurgerilor sistemului Pitot/static	Verificare funcțională / Calibrare	24 luni

Proceduri de Aeronautică Civilă

7	Test hidrostatic recipiente sub presiune (Nota 3)	Inspecție și testare pe banc	60 luni (Nota 3)
8	Test de presiune a furtunurilor flexibile de combustibil și ulei.	Inspecție și testare pe banc	72 luni Repețați la 36 de luni
9	Stingătorul de incendiu portabil	Verificare greutate	12 luni
10	Detector de monoxid de carbon în cabină	Verificare	12 luni
11	Conținutul trusei de prim ajutor	Verificare	12 luni
12	Avertizare de supra/sub tensiune. Distribuția sarcinii electrice.	Verificare operațională	12 luni
13	Circuite operabile la sol, Intrerupătoare circuite acționate manual.	Verificare operațională	12 luni
14	Receptor ADF (Nota 4)	Verificare funcțională	12 luni
15	Receptor ILS (Nota 5)	Verificare funcțională	12 luni
16	Receptor VOR (Nota 6)	Verificare funcțională	12 luni
17	Marker (Nota 7)	Verificare funcțională	12 luni
18	DME (Nota 8)	Verificare funcțională	12 luni
19	Transponder (Nota 9)	Verificare funcțională	12 luni
20	Mode S Transponder (Nota 13)	Verificare operațională	24 luni
21	Radar meteo	Verificare operațională	12 luni
22	Navigație prin satelit (GPS)	Verificare operațională	12 luni
23	Comunicații audio/interfon inclusiv operare de urgență	Verificare operațională	12 luni
24	ELT (înlocuirea bateriei și reparația capitală a transmițătorului) (Nota 10)	Recomandările producătorilor ELT Consultați Manuale de instalare	
25	Pilot automat/Director de zbor	Verificare operațională	12 luni
26	Instrumente și indicatoare (Nota 11)	Inspecție și verificare operațională	12 luni
27	Emitător VHF (Nota 12)	Verificare operațională	36 luni
28	Cântărirea aeronavei și centrul acesteia	Cântărirea aeronavei	5 ani
29	Examinarea cablurilor de comenzi, ale terminalelor acestora, rolele de întindere, scripeți pentru determinarea coroziunilor sau fisurilor (Nota 14)	Inspecție	12 luni

Nota 5:

- 1) Se aplică pentru busole magnetice de la distanță și de rezervă. Pentru aeronavele în care busola magnetică este utilizată ca mijloc de navigație principal – 24 de luni. Pentru aeronavele în care busola magnetică este utilizată ca mijloc de dispozitiv de navigație suplimentar - 36 de luni. Pentru busola magnetică de rezervă – 36 de luni.

Proceduri de Aeronautică Civilă

- 2) Calibrarea on-site este permisă. Sunt incluse și altimetrele de rezervă. (pentru mai multe informații se poate consulta circulara AC 43-6D.emisă de FAA).
- 3) Inclusiv butelii pentru stingerea incendiilor. (pentru mai multe informații se poate consulta buletinul de informare de siguranță SIB no:2015-11 emis de EASA și recomandările fabricantilor/furnizorilor).
- 4) Utilizarea stațiilor cu relevment cunoscut pentru verificarea preciziei. Verificați semnalul audio pe toate benzile.
- 5) Utilizând echipament de test la sol ce include capabilități de verificare a avertizărilor, preciziei, sens, lățimea cursului și sunet.
- 6) Utilizând echipament de test la sol ce include capabilități de verificare a avertizărilor, a rezoluției radiale, precizia indicatorului radio magnetic la intervale de 90°.
- 7) Utilizând un echipament de testare la sol cu capabilități de verificare operațională în 3 tonuri și senzitivitate scăzută sau ridicată.
- 8) Utilizând un echipament de testare la sol cu capabilități de testare audio și a acurateții distanței.
- 9) Utilizând un echipament de testare la sol cu capabilități de testare a toleranței frecvenței, suprimarea lobilor laterali și a modului "C".
- 10) Se are în vedere consultarea manualului de instalare/operare a transmițătorului de urgență.
- 11) Se aplică tuturor instrumentelor și indicatoarelor. Se verifică starea corespunzătoare a acestora, instalarea, marcarea și funcționarea la sol.
- 12) Se utilizează un echipament de test la sol. Verificarea toleranței de frecvență se efectuează numai dacă este recomandată de producătorul echipamentului.
- 13) Se recomandă consultarea buletinului de informare de siguranță SIB nr. 2011-15 emis de EASA sau Regulamentul US 14CFR Part 43, Apendixul F emis de FAA. (Această testare include sarcina de întreținere din programul minim de inspecție așa cum este descrisă în ML.A.302(d)(2(d))
- 14) Se recomandă consultarea buletinului de informare de siguranță SIB nr. 2019-12 emis de EASA sau buletinului special de informare de navigabilitate SAIB nr. CE-19-13 emis de FAA

Aexa A01: Cerere de aprobare a programului de întreținere /amendamentului programului de întreținere/ notificare aprobare indirectă a programului de întreținere

F-PAC-AW-MP-A01

**Anexa A02: Check-list de verificarea conformării programului de întreținere /
amendamentului la programul de întreținere**

F-PAC-AW-MP-A02

**Anexa A03: Lista de verificare pentru evaluarea anuală a programului de întreținere
(AMP)**

F-PAC-AW-MP-A03