

	Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F	AAC
		PI – AIR.MF
		1

Check-list de verificare a organizației conform Partea MF

Tipul de audit: <i>Type of the audit:</i>	Autorizare inițială: <input type="checkbox"/> <i>Initial grant:</i>	Modificare: <input type="checkbox"/> <i>Change:</i>	Supraveghere: <input type="checkbox"/> <i>Surveillance:</i>		
Denumirea întreprinderii de întreținere: <i>Name of organization:</i>					
Adresa juridică: <i>Physical address:</i>					
Numărul Certificatului de aprobare: <i>Certificate of Approval number:</i>		Data eliberării: <i>Date of issue:</i>	Data auditului de continuare: <i>Date of continuation audit:</i>		
Tel.: <i>Tel.:</i>		Fax.: <i>Fax.:</i>	E-mail: <i>E-mail:</i>		
Locul desfășurării auditului: <i>The venue of the audit:</i>	Numărul auditului: <i>Number of audit:</i>				
Data ultimului audit: <i>Date of last audit:</i>	Data auditului actual: <i>Date of current audit:</i>				
Conducătorul auditului: <i>Audit team leader:</i>	Echipa de audit: <i>Audit team:</i>				
Atenție: <i>Attention:</i>	1. În cazul în care un element satisface cerințele – în rubrica "Răspuns - Da" marcați (V); <i>1. If an item is satisfied with compliance - in box „Answer - Yes” tick (V);</i> 2. În cazul în care un element nu satisface cerințele – în rubrica "Răspuns - Nu" marcați (X); <i>2. If an item is not satisfied with compliance - box „Answer - No” tick (X);</i> 3. În cazul în care un element nu se aplică întreprinderii – în rubrica "Răspuns - Nu" marcați (N/A); <i>3. If an item does not apply to enterprise – in box „Answer - No” tick (N/A);</i> 4. În cazul în care un element nu a fost auditat – în rubrica "Răspuns - Da" marcați (N/R). <i>4. If an item was not audited – in box „Answer - Yes” tick (N/R).</i>				
Nr. d/o <i>Nr.</i>	CERINȚE REGLEMENTARE <i>Regulatory requirements</i>	Referință Partea MF <i>Reference PART MF</i>	Răspuns <i>Answer</i>		Note <i>Notes</i>
			Da <i>Yes</i>	Nu <i>No</i>	
1.	CERERE <i>Application</i>	M.A.602			
1.1.	Cererea organizației pentru aprobare, Formularul 2F AAC sau echivalent este acceptabil pentru AAC RM. (Formularul 2F AAC îndeplinit) <i>The application for approval organization CAA Form 2F or equivalent form acceptable to the CAA RM (CAA Form 2F completed)</i>	AMC M.A.602 Apendicele IX la AMC M.A.602; AMC M.A.702			
2.	EXTINDEREA (GRADUL) APROBĂRII <i>Extent of approval</i>	M.A. 603			
2.1	Organizația implicată în activități care fac obiectul prezentei Partea MF nu poate exercita activitățile doar dacă este aprobată de AAC RM <i>The organization involved in activities covered by this Part MF cannot exercise the activities only if it is approved by CAA RM</i>	M.A.603(a) Apendicele V la Anexa I (Partea M)			
	Manualul organizației de întreținere specifică sfera lucrărilor propusă spre aprobare <i>The maintenance organization manual specifies the scope of the works proposed for approval</i>	M.A.603(b) Apendicele IV la Anexa I (Partea M)			
	Organizația de întreținere aprobată poate fabrica, în conformitate cu datele de întreținere, o gamă restrânsă de piese pentru utilizarea în cursul lucrărilor în cadrul propriilor sale instalații <i>An approved maintenance Organisation may fabricate, in conformity with maintenance data, a restricted range of parts for the use in the course of undergoing work within its own facilities</i>	M.A.603(c)			
2.2	Manualul de întreținere (sau documentul echivalent) va identifica capitolul Specificații ATA 2200 pentru clasificarea componentelor din categoria C. Dacă manualul de întreținere (sau documentul echivalent) nu respectă capitolele ATA, subiectelor corespunzătoare se aplică în continuare calificativul C aplicabil. <i>The maintenance manual (or equivalent document) does identifies the ATA Specification 2200 chapter for the category C component rating. If the maintenance manual (or equivalent document) does not follow the ATA Chapters, the corresponding subjects still apply to the applicable C rating.</i>	AMC M.A.603(a)			
2.3	Acordul AAC RM pentru fabricarea pieselor de către organizația de întreținere aprobată trebuie formalizat prin aprobarea unei proceduri detaliate în manualul organizației de întreținere. <i>1. The agreement by the competent authority for the fabrication of parts by the approved maintenance organization should be formalized through the approval of a detailed procedure in the maintenance organization manual.</i>	AMC M.A.603(c)(1)			
	Fabricarea, inspecția, asamblarea și testarea este în mod clar expus în limita capacității tehnice și procedurale a organizației de întreținere aprobate. <i>2. Fabrication, inspection, assembly and test should be clearly within the technical and procedural capability of the approved maintenance organization.</i>	AMC M.A.603(c)(2)			



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
2

<p>Datele aprobate necesare pentru fabricarea piesei sunt cele aprobate fie de agenție, deținătorul TC, organizația de proiectare Partea 21 aprobată ca titular de omologare sau titular STC.</p> <p><i>3. The approved data necessary to fabricate the part are those approved either by the Agency, the TC holder, Part-21 design organization approval holder, or STC holder.</i></p>	AMC M.A.603(c)(3)			
<p>Articolele fabricate de o organizație de întreținere aprobată pot fi utilizate numai de această organizație în cadrul reviziei tehnice, întreținerii, modificărilor sau reparației aeronavelor sau a componentelor care se desfășoară în cadrul propriilor facilități. Autorizația de fabricare nu constituie o aprobare pentru fabricare sau furnizarea externă, iar piesele nu se califică pentru certificare în Formularul 1 AAC.</p> <p><i>4. Items fabricated by an approved maintenance organization may only be used by that organization in the course of overhaul, maintenance, modifications, or repair of aircraft or components undergoing work within its own facility. The permission to fabricate does not constitute approval for manufacture, or to supply externally and the parts do not qualify for certification on CAA Form 1.</i></p>	AMC M.A.603(c)(4)			
<p>Fabricarea pieselor, seturilor de modificare etc. pentru furnizarea și / sau vânzarea ulterioară nu poate fi efectuată în conformitate cu aprobarea M.A. Subpartea F.</p> <p><i>Fabrication of parts, modification kits etc. for onward supply and/or sale may not be conducted under a M.A. Subpart F approval.</i></p>	AMC M.A.603(c)(5)			
<p>Datele specificate la alineatul AMC M.A.603(c)(3) pot include proceduri de reparație care implică fabricarea pieselor. În cazul în care datele referitoare la astfel de piese sunt suficiente pentru a facilita fabricarea, piesele pot fi fabricate de o organizație de întreținere autorizată. Trebuie avut grijă ca datele să includă detalii privind numerotarea pieselor, dimensiunile, materialele, procesele și orice tehnici speciale de fabricație, specificații speciale de materii prime sau / și cerințele de inspecție primite și că organizația aprobată are capacitatea necesară. Această capacitate trebuie definită în conținutul manualului organizației de întreținere. În cazul în care procesele speciale sau procedurile de inspecție sunt definite în datele aprobate care nu sunt disponibile la organizația de întreținere autorizată, organizația respectivă nu poate fabrica piesa, decât dacă titularul TC / STC oferă o alternativă aprobată.</p> <p><i>The data specified in paragraph AMC M.A.603(c)(3) may include repair procedures involving the fabrication of parts. Where the data on such parts is sufficient to facilitate fabrication, the parts may be fabricated by an approved maintenance organization. Care should be taken to ensure that the data include details of part numbering, dimensions, materials, processes, and any special manufacturing techniques, special raw material specification or/and incoming inspection requirement and that the approved organization has the necessary capability. That capability should be defined by way of maintenance organization manual content. Where special processes or inspection procedures are defined in the approved data which are not available at the approved maintenance organization, that organization cannot fabricate the part unless the TC/STC holder gives an approved alternative.</i></p>	AMC M.A.603(c)(6)			
<p>Exemple de fabricație care cad sub incidența unei aprobări M.A. Subpartea F pot include, dar nu sunt limitate la următoarele:</p> <p><i>Examples of fabrication under the scope of an M.A. Subpart F approval can include but are not limited to the following:</i></p>	AMC M.A.603(c)(7)			
<p>a) fabricarea de bușe, furtuni și garnituri de reglare,</p> <p><i>(a) fabrication of bushes, sleeves and shims,</i></p>				
<p>b) fabricarea elementelor structurale secundare și a panourilor,</p> <p><i>(b) fabrication of secondary structural elements and skin panels,</i></p>				
<p>c) fabricarea cablurilor de control</p> <p><i>(c) fabrication of control cables,</i></p>				
<p>d) fabricarea de conducte flexibile și rigide,,</p> <p><i>(d) fabrication of flexible and rigid pipes,</i></p>				
<p>e) fabricarea țesăturilor și ansamblurilor de cabluri electrice,</p> <p><i>(e) fabrication of electrical cable looms and assemblies,</i></p>				
<p>f) Panouri din tablă ștanțate sau prelucrate pentru reparații,</p> <p><i>(f) formed or machined sheet metal panels for repairs.</i></p>				
<p>Notă: Nu este acceptabil să se fabrice orice element la model, cu excepția cazului în care este propus un desen tehnologic al articolului care include toate procesele de fabricație necesare și care este acceptat de AAC RM.</p> <p><i>Note: It is not acceptable to fabricate any item to pattern unless an engineering drawing of the item is produced which includes any necessary fabrication processes and which is accepted to the competent authority.</i></p>				
<p>În cazul, în care un titular TC sau o organizație de producție autorizată sunt pregătiți să pună la dispoziție date complete la care nu se face referire în manualele aeronavelor sau în buletinele de service, dar furnizează desene de fabricație pentru articolele specificate în listele de piese, fabricarea acestor articole nu este considerată ca fiind în domeniul de aplicare al unei aprobări M.A. Subpartea F, cu excepția cazului în care AAC RM a convenit altfel, în conformitate cu o procedură specificată în manualul organizației de întreținere.</p>	AMC M.A.603(c)(8)			



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
3

	<p>Where a TC holder or an approved production organization is prepared to make available complete data which is not referred to in aircraft manuals or service bulletins but provides manufacturing drawings for items specified in parts lists, the fabrication of these items is not considered to be within the scope of an M.A. Subpart F approval unless agreed otherwise by the CAA RM in accordance with a procedure specified in the maintenance organization manual.</p>			
	<p>Orice piesă fabricată local este obiectul unei etape de inspecție înainte de separare și, de preferință, independent de orice inspecție a instalației sale. Inspecția ar trebui să stabilească respectarea deplină a datelor de fabricație relevante, iar piesa trebuie să fie identificată fără echivoc ca fiind potrivită pentru utilizare, precizând conformitatea cu datele aprobate. Organizația menține înregistrări adecvate cu privire la toate procesele de fabricație, inclusiv tratarea termică și inspecțiile finale. Toate piesele, cu excepția celor cu spațiu inadecvat, trebuie să poarte un număr de piesă care să fie legat în mod clar de datele de fabricație / inspecție. În plus față de numărul piesei, identitatea organizației de întreținere aprobată ar trebui marcată pe piesă în scopuri de urmărire.</p> <p><i>Any locally fabricated part should be subject to an inspection stage before, separately, and preferably independently from, any inspection of its installation. The inspection should establish full compliance with the relevant manufacturing data, and the part should be unambiguously identified as fit for use by stating conformity to the approved data. Adequate records should be maintained of all such fabrication processes including heat treatment and the final inspections. All parts, excepting those with inadequate space, should carry a part number which clearly relates it to the manufacturing/inspection data. Additional to the part number the approved maintenance organization's identity should be marked on the part for traceability purposes.</i></p>	AMC M.A.603(c)(9)		
3.	MANUAL ORGANIZARE DE ÎNTREȚINERE (MOM) <i>Maintenance Organisation manual (MOM)</i>	M.A.604		
3.1	Organizația de întreținere furnizează un manual care conține cel puțin următoarele informații: <i>The maintenance organization shall provide a manual containing at least the following information:</i>	M.A.604(a)		
	1. o declarație semnată de managerul responsabil pentru a confirma că organizația va funcționa continuu în conformitate cu Anexa I (Partea M) și cu manualul în orice moment și; <i>1. a statement signed by the accountable manager to confirm that the organization will continuously work in accordance with Annex I (Part-M) and the manual at all times, and;</i>	M.A.604(a)(1)		
	2. domeniul de activitate al organizației și; <i>2. the organization's scope of work, and;</i>	M.A.604(a)(2)		
	3. titlul (titlurile) și numele (persoanele) menționate la punctul M.A.606 (b) și; <i>3. the title(s) and name(s) of person(s) referred to in point M.A.606(b), and;</i>	M.A.604(a)(3)		
	4. o organigramă care prezintă zalele de responsabilitate asociate între persoana (persoanele) menționată la punctul M.A.606 (b) și; <i>4. an organization chart showing associated chains of responsibility between the person(s) referred to in point M.A.606(b), and;</i>	M.A.604(a)(4)		
	5. o listă a personalului de certificare și, dacă este cazul, a personalului de evaluare a navigabilității și a personalului responsabil cu escaladarea și procesarea programului de întreținere, cu scopul de aprobare a acestora și; <i>5. a list of certifying staff and, if applicable, airworthiness review staff and staff responsible for the development and processing of the Maintenance Programme, with their scope of approval, and;</i>	M.A.604(a)(5)		
	6. o listă de locații în care se efectuează întreținere, împreună cu o descriere generală a instalațiilor și; <i>6. a list of locations where maintenance is carried out, together with a general description of the facilities, and;</i>	M.A.604(a)(6)		
	7. proceduri care specifică modul în care organizația de întreținere asigură respectarea acestei părți și; <i>7. procedures specifying how the maintenance organization ensures compliance with this Part, and;</i>	M.A.604(a)(7)		
	8. procedura (procedurile) de amendare a manualului organizației de întreținere. <i>8. the maintenance organization manual amendment procedure(s).</i>	M.A.604(a)(8)		
3.2	Manualul de organizare a întreținerii sunt aprobate de AAC RM. <i>The maintenance organization manual and its amendments shall be approved by the CAA RM.</i>	M.A.604(b)		
3.3	Prin derogare de la punctului (b) modificările minore ale manualului pot fi aprobate printr-o procedură (denumită în continuare aprobare indirectă) <i>Notwithstanding point (b) minor amendments to the manual may be approved through a procedure (hereinafter called indirect approval).</i>	M.A.604(c)		
3.4	Formatul prezentat al manualului organizației acceptate este pentru o organizație mică cu mai puțin 10 persoane de întreținere. <i>The format of the manual of the accepted organization is for a small organization with less than 10 maintenance personnel.</i>	AMC M.A.604(1) See Appendix IV to AMC M.A.604		
3.5	Manualul organizației de întreținere, așa cum este specificată în Partea 145, prezintă formatul unui Manual al organizației de întreținere acceptate ca organizație mai mare cu personal de întreținere mai mult de 10, în funcție de complexitatea organizației.	AMC M.A.604(2)		



	<i>The Maintenance organization exposition, as specified in Part-145, presents the format of a MOE accepted as a larger organization with more than 10 maintenance personnel, depending on the complexity of the organization.</i>			
4.	FACILITĂȚILE <i>Facilities</i>	M.A.605		
4.1	Organizația trebuie să asigure că: <i>The organisation shall ensure that:</i>			
4.2	(a) Facilitățile sunt prevăzute pentru toate lucrările planificate, atelierelor specializate și băile sunt separate, după caz, pentru a asigura protecția împotriva contaminării și a mediului. <i>(a) Facilities are provided for all planned work, specialized workshops and bays are segregated as appropriate, to ensure protection from contamination and the environment.</i>	M.A.605(a)		
4.3	(b) Spațiile de birou sunt prevăzute pentru gestionarea tuturor lucrărilor planificate, inclusiv în special completarea evidențelor de întreținere. <i>(b) Office accommodation is provided for the management of all planned work including in particular, the completion of maintenance records.</i>	M.A.605(b)		
4.4	(c) Sunt prevăzute spații de depozitare sigure pentru componente, echipamente, scule și materiale. Condițiile de depozitare asigură separarea componentelor și materialelor neservizabile de toate celelalte componente, materiale, echipamente și instrumente. Condițiile de depozitare trebuie să fie în conformitate cu instrucțiunile producătorilor, iar accesul este limitat la personalul autorizat. <i>c) Secure storage facilities are provided for components, equipment, tools and material. Storage conditions shall ensure segregation of unserviceable components and material from all other components, material, equipment and tools. Storage conditions shall be in accordance with the manufacturers' instructions and access shall be restricted to authorized personnel.</i>	M.A.605(c)		
4.5	1. În cazul în care un hangar nu este deținut de organizația M.A. Subpartea F, poate fi necesar să se stabilească dovada de închiriere.. În plus, suficiența spațiului hangarului pentru a efectua întreținerea planificată ar trebui să fie demonstrată prin pregătirea unui plan proiectat de vizitare a hangarului în raport cu programul de întreținere a aeronavei. Planul de vizitare a hangarului aeronavei trebuie actualizat în mod regulat. <i>1. Where a hangar is not owned by the M.A. Subpart F organisation, it may be necessary to establish proof of tenancy. In addition, sufficiency of hangar space to carry out planned maintenance should be demonstrated by the preparation of a projected aircraft hangar visit plan relative to the aircraft maintenance programme. The aircraft hangar visit plan should be updated on a regular basis.</i>	AMC M.A.605(a)(1)		
	Pentru baloane și aeronave, un hangar nu poate fi necesar atunci când întreținerea învelișului și a echipamentului de la capătul de jos poate fi efectuată mai adecvat în exterior, cu condiția să se realizeze întreținerea necesară în conformitate cu M.A.402. Pentru reparații complexe sau întreținere a componentelor care necesită un Formular 1 AAC, trebuie prevăzute ateliere aprobate corespunzător. Instalațiile și condițiile de mediu necesare inspecției și întreținerii trebuie definite în Manualul organizației de întreținere. <i>For balloons and airships, a hangar may not be required where maintenance of the envelope and bottom end equipment can more appropriately be performed outside, providing all necessary maintenance can be accomplished in accordance with M.A.402. For complex repairs or component maintenance requiring the CAA Form 1, suitable approved workshops should be provided. The facilities and environmental conditions required for inspection and maintenance should be defined in the Maintenance Organisation Manual.</i>			
	În funcție de domeniul de activitate al organizației de întreținere, este posibil să nu fie necesar să existe un hangar disponibil. De exemplu, o organizație care întreține aeronave ELA2 (atunci când nu efectuează reparații majore) poate efectua lucrările în instalații alternative adecvate (și, eventual, în locații îndepărtate), după cum a convenit AAC RM. <i>Depending on the scope of work of the maintenance organization, it may not be necessary to have a hangar available. For example, an organization maintaining ELA2 aircraft (when not performing major repairs) may perform the work in alternative suitable facilities (and possibly at remote locations) as agreed by the CAA RM.</i>			
4.6	2. Protecția împotriva elementelor meteorologice se referă la elementele meteo locale prevalente normale care sunt așteptate pe parcursul oricărei douăsprezece luni. Hangarul și structurile atelierelor pentru componente ale aeronavelor ar trebui să fie la un standard care împiedică pătrunderea ploii, grindinei, gheții, zăpezii, vântului și prafului etc. Hangarul pentru aeronave și podelele pentru atelierelor componente ale aeronavelor trebuie să fie etanșe pentru a minimiza producerea de praf. <i>2. Protection from the weather elements relates to the normal prevailing local weather elements that are expected throughout any twelve-month period. Aircraft hangar and aircraft component workshop structures should be to a standard that prevents the ingress of rain, hail, ice, snow, wind and dust etc. Aircraft hangar and aircraft component workshop floors should be sealed to minimize dust generation.</i>	AMC M.A.605(a)(2)		



4.7	<p>3. Personalul de întreținere a aeronavelor trebuie să fie prevăzute cu o zonă în care acestea pot studia instrucțiunile de întreținere și complete, înregistrările referitoare la menținerea navigabilității într-un mod adecvat.</p> <p><i>3. Aircraft maintenance staff should be provided with an area where they may study maintenance instructions and complete continuing airworthiness records in a proper manner.</i></p>	AMC M.A.605(a)(3)			
4.8	<p>4. Caz special pentru aeronavele ELA2</p> <p><i>4. Special case for ELA2 aircraft</i></p> <p>Pentru aeronavele ELA2, este acceptabil să nu ai acces la un hangar sau ateliere dedicate. În funcție de domeniul de muncă, alte facilități sunt acceptabile, atât timp cât este asigurată protecția împotriva intemperiei și a contaminărilor. Aceasta poate include, de exemplu, lucrul pe teren sau în spații non-aviație (închise sau nu).</p> <p><i>For ELA2 aircraft, it is acceptable not to have access to a hangar or dedicated workshops. Depending on the scope of work, other facilities are acceptable as long as protection is ensured from inclement weather and contamination. This may include, for example, working in the field or in non-aviation premises (closed or not).</i></p> <p>Aceste instalații nu trebuie să fie aprobate individual de către AAC RM, atâta timp cât Manualul organizației de întreținere descrie pentru fiecare tip de instalație domeniul de lucru, utilajele și echipamentele disponibile și condițiile de mediu permise (vreme, contaminare).</p> <p><i>These facilities do not need to be individually approved by the CAA RM as long as the maintenance organization manual describes for each type of facility the scope of work, the tooling and equipment available, and the permitted environmental conditions (weather, contamination).</i></p> <p>Organizația ar trebui să includă, ca parte a revizuirii interne periodice a organizației, o eșantionare a respectării acestor condiții în timpul anumitor evenimente de întreținere.</p> <p><i>The organization should include, as part of the periodic internal organizational review, a sampling of the compliance with these conditions during certain maintenance events.</i></p>	AMC M.A.605(a)(4)			
4.9	<p>Este acceptabil să se combine oricare sau toate cerințele de cazare de birou într-un singur birou, sub rezerva personalului care are suficient spațiu pentru îndeplinirea sarcinilor atribuite.</p> <p><i>It is acceptable to combine any or all of the office accommodation requirements into one office subject to the staff having sufficient room to carry out assigned tasks.</i></p>	AMC M.A.605(b)			
4.10	<p>1. Instalațiile de depozitare a componentelor aeronavelor care pot fi reparate trebuie să fie curate, bine ventilate și menținute la o temperatură uniformă pentru a minimiza efectele condensatului. Recomandările producătorului trebuie să fie respectate pentru componentele aeronavei identificate în astfel de recomandări publicate.</p> <p><i>1. Storage facilities for serviceable aircraft components should be clean, well-ventilated and maintained at an even dry temperature to minimize the effects of condensation. Manufacturer's storage recommendations should be followed for those aircraft components identified in such published recommendations.</i></p>	AMC M.A.605(c)(1)			
4.11	<p>2. Ar trebui să fie prevăzute rafturi adecvate de depozitare și suficient de puternice pentru a reține componentele aeronavei și să ofere suport suficient pentru componentele mari ale aeronavei, astfel încât componenta să nu fie deteriorată în timpul depozitării.</p> <p><i>2. Adequate storage racks should be provided and strong enough to hold aircraft components and provide sufficient support for large aircraft components such that the component is not damaged during storage.</i></p>	AMC M.A.605(c)(2)			
4.12	<p>3. Toate componentele aeronavei, acolo unde este posibil, trebuie să rămână ambalate în materialul lor de protecție pentru a minimiza deteriorarea și coroziunea în timpul depozitării. Trebuie utilizat un sistem de control al duratei de valabilitate și trebuie utilizate etichete de identitate pentru identificarea componentelor.</p> <p><i>3. All aircraft components, wherever practicable, should remain packaged in their protective material to minimize damage and corrosion during storage. A shelf life control system should be utilized and identity tags used to identify components.</i></p>	AMC M.A.605(c)(3)			
4.13	<p>4. Segregare înseamnă stocarea componentelor nefuncționabile într-o locație securizată separat de componentele funcționabile</p> <p><i>4. Segregation means storing unserviceable components in a separate secured location from serviceable components.</i></p>	AMC M.A.605(c)(4)			
4.14	<p>5. Segregarea și gestionarea oricărei componente nefuncționabile ar trebui să fie asigurate conform procedurii pertinente aprobate organizației respective.</p> <p><i>5. Segregation and management of any unserviceable component should be ensured according to the pertinent procedure approved to that organization.</i></p>	AMC M.A.605(c)(5)			
4.15	<p>6. Ar trebui să fie definită o procedură de către organizație care descrie procesul de decizie pentru statutul de componente inutilizabile. Această procedură ar trebui să identifice cel puțin următoarele:</p> <p><i>6. Procedures should be defined by the organisation describing the decision process for the status of</i></p>	AMC M.A.605(c)(6)			



	<p><i>unserviceable components. This procedure should identify at least the following:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- obligațiunile și responsabilitățile persoanelor care gestionează procesul decizional;- <i>role and responsibilities of the persons managing the decision process;</i>- descrierea procesului decizional de a alege între întreținere, stocare sau distrugerea unui component;- <i>description of the decision process to choose between maintaining, storing or mutilating a component;</i>- trasabilitatea deciziei.- <i>traceability of decision.</i>			
4.16	<p>7. După ce componentele sau materialele nefuncționabile au fost identificate ca nesalvabile în conformitate cu M.A.501(a)(3), organizația ar trebui să stabilească zone sigure în care să se poată segrega astfel de elemente și să împiedice accesul neautorizat. Componentele nesalvabile ar trebui gestionate printr-o procedură pentru a se asigura că aceste componente primesc eliminarea finală corespunzătoare în conformitate cu M.A.504(b) sau ML.A.504(d). Trebuie să fie identificată persoana responsabilă pentru punerea în aplicare a acestei proceduri.</p> <p><i>7. Once unserviceable components or materials have been identified as unsalvageable in accordance with M.A.501(a)(3), the organisation should establish secure areas in which to segregate such items and to prevent unauthorized access. Unsalvageable components should be managed through a procedure to ensure that these components receive the appropriate final disposal according to M.A.504(b) or ML.A.504 (d). The person responsible for the implementation of this procedure should be identified.</i></p>	AMC M.A.605(c)(7)		
5.	<p>CERINȚE ÎN PRIVINȚA PERSONALULUI</p> <p><i>Personnel requirements</i></p>	M.A.606		
5.1.	<p>(a) Organizația numește un manager responsabil, care are autoritatea corporativă pentru a se asigura, că întreținerea solicitată de către client poate fi finanțată și efectuată la un standard cerut de această parte.</p> <p><i>(a) The organisation shall appoint an accountable manager, who has corporate authority for ensuring that all maintenance required by the customer can be financed and carried out to the standard required by this Part.</i></p>	M.A.606(a)		
5.2.	<p>(b) O persoană sau un grup de persoane este desemnat cu responsabilitatea de a se asigura, că organizația este întotdeauna în conformitate cu această Subpartă. Aceste persoane sunt responsabile în cele din urmă în fața de administratorului responsabil.</p> <p><i>(b) A person or group of persons shall be nominated with the responsibility of ensuring that the organization is always in compliance with this Subpart. Such person(s) shall be ultimately responsible to the accountable manager.</i></p>	M.A.606(b)		
5.3.	<p>(c) Toate persoanele din punctul (b) trebuie să prezinte cunoștințe relevante, experiență și experiență adecvată legate de întreținerea aeronavei și / sau a componentelor ei.</p> <p><i>(c) All point (b) persons shall be able to show relevant knowledge, background and appropriate experience related to aircraft and/or component maintenance.</i></p>	M.A.606(c)		
5.4.	<p>(d) Organizația trebuie să dispună de personal adecvat pentru activitatea contractuală preconizată. Utilizarea personalului subcontractat temporar este permisă în cazul unei lucrări contractate mai mari decât se așteptau în mod normal și numai pentru personalul care nu emite un certificat de eliberare la serviciu.</p> <p><i>(d) The organization shall have appropriate staff for the normal expected contracted work. The use of temporarily sub-contracted staff is permitted in the case of higher than normally expected contracted work and only for personnel not issuing a certificate of release to service.</i></p>	M.A.606(d)		
5.5.	<p>(e) Calificarea întregului personal implicat în întreținere, evaluări privind navigabilitatea și elaborarea programelor de întreținere trebuie să fie demonstrată și înregistrată.</p> <p><i>(e) The qualification of all personnel involved in maintenance, airworthiness reviews and development of maintenance programmes shall be demonstrated and recorded.</i></p>	M.A.606(e)		
5.6.	<p>(f) Personalul care îndeplinește sarcini specializate, cum ar fi sudarea, testarea / inspecția nedistructivă, altele decât contrastul de culoare, este calificat în conformitate cu un standard recunoscut oficial.</p> <p><i>(f) Personnel who carry out specialized tasks such as welding, non-destructive testing/inspection other than color contrast shall be qualified in accordance with an officially recognized standard.</i></p>	M.A.606(f)		
5.7.	<p>(g) Organizația cu atribuții de întreținere are suficient personal de certificare în vederea eliberării certificatelor de punere în serviciu a aeronavelor și a componentelor de aeronave menționate la punctele M.A.612 și M.A.613. Personalul respectă următoarele cerințe:</p>	M.A.606(g)		



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
7

	<p>(g) The maintenance organization shall have sufficient certifying staff to issue certificates of release to service for aircraft and components provided for in points M.A.612 and M.A.613. The staff shall comply with the following requirements</p> <p>1. Anexa III (Partea 66), în cazul aeronavelor; 1. Annex III (Part-66) in the case of aircraft;</p> <p>2. Articolul 5(6) din prezentul regulament, în cazul componentelor. 2. Article 5(6) of this Regulation in the case of components.</p>			
5.8.	<p>(h) Prin derogare de la litera (g), organizația poate utiliza personalul de certificare calificat în conformitate cu dispozițiile următoare, atunci când oferă sprijin pentru întreținere operatorilor implicați în operațiuni comerciale, sub rezerva procedurilor adecvate care trebuie aprobate ca parte a Manualului organizației: <i>(h) By derogation from point (g), the organization may use certifying staff qualified in accordance with the following provisions when providing maintenance support to operators involved in commercial operations, subject to appropriate procedures to be approved as part of the organization's manual:</i></p> <p>1. Pentru o directivă repetitivă de navigabilitate înainte de zbor, care prevede în mod specific că echipajul de zbor poate îndeplini o astfel de directivă privind navigabilitatea, organizația poate emite o autorizație de personal de certificare pentru comandantul aeronavei pe baza licenței de zbor de echipaj deținute, cu condiția ca organizația să se asigure că a fost efectuată o pregătire practică suficientă pentru a se asigura că o astfel de persoană poate îndeplini directiva privind navigabilitatea la standardul cerut; <i>(1) For a repetitive pre-flight airworthiness directive which specifically states that the flight crew may carry out such airworthiness directive, the organization may issue a limited certifying staff authorization to the aircraft commander on the basis of the flight crew license held, provided that the organization ensures that sufficient practical training has been carried out to ensure that such person can accomplish the airworthiness directive to the required standard;</i></p> <p>2. În cazul aeronavelor care operează departe de o locație susținută, organizația poate elibera comandantului aeronavei o autorizație limitată de certificare pe baza licența de zbor de echipaj, cu condiția ca organizația să asigure o pregătire practică suficientă pentru a se asigura că această persoană poate îndeplini sarcina conform standardului cerut <i>(2) In the case of aircraft operating away from a supported location the organization may issue a limited certifying staff authorization to the aircraft commander on the basis of the flight crew license, provided that the organization ensures that sufficient practical training has been carried out to ensure that such person can accomplish the task to the required standard.</i></p>	M.A.606(h)		
		M.A.606(h)(1)		
		M.A.606(h)(2)		
5.9.	<p>(i) În cazul în care organizația efectuează evaluări de navigabilitate și eliberează certificatul de revizuire a navigabilității corespunzător pentru aeronavele ELA1 care nu sunt implicate în operațiuni comerciale în conformitate cu ML.A.903, acestea are personal de examinare a navigabilității calificat și autorizat în conformitate cu ML.A.903. <i>(i) If the organisation performs airworthiness reviews and issues the corresponding airworthiness review certificate for ELA1 aircraft not involved in commercial operations in accordance with ML.A.903, it shall have airworthiness review staff qualified and authorised in accordance with ML.A.903.</i></p>	M.A.606(i)		
5.10.	<p>În ceea ce privește managerul responsabil, se intenționează, în mod normal, să se înțeleagă directorul executiv al organizației de întreținere aprobat în conformitate cu M.A. Subpartea F, care în funcție are responsabilitatea generală (inclusiv în special financiară) de conducerea organizației. Managerul responsabil poate fi administratorul contabil pentru mai multe organizații și nu este obligat să fie neapărat informat în probleme tehnice. În cazul în care administratorul responsabil nu este directorul executiv, autoritatea competentă va trebui să se asigure că un astfel de administrator responsabil are acces direct la directorul executiv și are suficiența alocării finanțării pentru întreținere. <i>With regard to the accountable manager, it is normally intended to mean the chief executive officer of the maintenance organisation approved under M.A. Subpart F, who by virtue of position has overall (including in particular financial) responsibility for running the organisation. The accountable manager may be the accountable manager for more than one organisation and is not required to be necessarily knowledgeable on technical matters. When the accountable manager is not the chief executive officer, the competent authority will need to be assured that such an accountable manager has direct access to chief executive officer and has a sufficiency of maintenance funding allocation.</i></p>	AMC M.A.606(a)		
5.11.	<p>1. În funcție de dimensiunea organizației, funcțiile pot fi subdivizate în funcție de manageri individuali sau combinate în orice fel de moduri. <i>1. Dependent upon the size of the organisation, the functions may be subdivided under individual managers or combined in any number of ways.</i></p>	AMC M.A.606(b)(1)		
5.12.	<p>2. Organizația de întreținere ar trebui să aibă, în funcție de aprobarea, un manager de întreținere a aeronavelor, un manager de atelier, care ar trebui să raporteze managerului responsabil. În organizații mici de întreținere, orice manager poate</p>	AMC M.A.606(b)(2)		



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
8

	<p>fi și managerul responsabil și poate fi, de asemenea, managerul de întreținere a aeronavei sau managerul atelierului.</p> <p><i>2. The maintenance organisation should have, dependent upon the extent of approval, an aircraft maintenance manager, a workshop manager all of whom should report to the accountable manager. In small maintenance organizations any manager may also be the accountable manager, and may also be the aircraft maintenance manager or the workshop manager.</i></p>			
5.13.	<p>3. Directorul de întreținere a aeronavei este responsabil să se asigure că toată întreținerea necesară, precum și orice rectificare a defectelor efectuate în timpul întreținerii aeronavei, sunt realizate conform standardelor de proiectare și calitate specificate în această Parte. Managerul de întreținere a aeronavei este, de asemenea, responsabil pentru orice acțiuni corective rezultate din revizuirea organizațională M.A.616.</p> <p><i>3. The aircraft maintenance manager is responsible for ensuring that all maintenance required to be carried out, plus any defect rectification carried out during aircraft maintenance, is carried out to the design and quality standards specified in this Part. The aircraft maintenance manager is also responsible for any corrective action resulting from the M.A.616 organizational review.</i></p>	AMC M.A.606(b)(3)		
5.14.	<p>4. Directorul atelierului este responsabil să se asigure că toate lucrările la componentele aeronavelor sunt efectuate la standardele specificate în această Parte și, de asemenea, răspunzător pentru orice acțiuni corective rezultate din revizuirea organizațională M.A.616.</p> <p><i>4. The workshop manager is responsible for ensuring that all work on aircraft components is carried out to the standards specified in this Part and also responsible for any corrective action resulting from the M.A.616 organizational review.</i></p>	AMC M.A.606(b)(4)		
5.15.	<p>5. În pofida exemplelor de titluri din sub-alineatele 2 - 4, organizația poate adopta orice titlu pentru funcțiile de conducere menționate anterior, dar ar trebui să identifice autoritățile competente titlurile și persoanele alese pentru îndeplinirea acestor funcții.</p> <p><i>5. Notwithstanding the example sub-paragraphs 2 - 4 titles, the organisation may adopt any title for the foregoing managerial positions but should identify to the competent authority the titles and persons chosen to carry out these functions</i></p>	AMC M.A.606(b)(5)		
5.16.	<p>1. În mod normal, toate persoanele desemnate ar trebui să convingă AAC RM că dețin experiența și calificările corespunzătoare, menționate la punctele 2.1 - 2.5 de mai jos.</p> <p><i>1. All nominated persons should, in the normal way, be expected to satisfy the CAA RM that they possess the appropriate experience and qualifications which are listed in paragraphs 2.1 to 2.5 below.</i></p>	AMC M.A.606(c)(1)		
5.17.	<p>2. Toate persoanele desemnate trebuie să dețină:</p> <p><i>2. All nominated persons should have:</i></p> <p>2.1. experiență practică și expertiză în aplicarea standardelor de siguranță a aviației și a practicilor sigure de întreținere;</p> <p><i>2.1. practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe maintenance practices;</i></p> <p>2.2. cunoștințe cuprinzătoare despre:</p> <p><i>2.2. comprehensive knowledge of:</i></p> <p>(a) Partea M și Part-ML și toate cerințele și procedurile asociate;</p> <p><i>(a) Part-M and Part-ML and any associated requirements and procedures;</i></p> <p>(b) Manualul organizației de întreținere;</p> <p><i>(b) the maintenance organisation manual;</i></p> <p>2.3. cinci ani de experiență în aviație din care cel puțin trei ani ar trebui să fie experiență de întreținere practică;</p> <p><i>2.3. five years aviation experience of which at least three years should be practical maintenance experience;</i></p> <p>2.4. cunoașterea tipului (tipurilor) de aeronave sau componente menținute. Această cunoaștere poate fi demonstrată prin dovezi documentate sau printr-o evaluare efectuată de autoritatea competentă. Această evaluare trebuie înregistrată.</p> <p><i>2.4. knowledge of the relevant type(s) of aircraft or components maintained. This knowledge may be demonstrated by documented evidence or by an assessment performed by the competent authority. This assessment should be recorded.</i></p> <p>Cursurile de formare ar trebui să fie cel puțin la un nivel echivalent cu Partea 66, Apendicele III, Nivelul 1 Familiarizare generală și ar putea fi oferite de o organizație Partea 147, de către producător sau de orice altă organizație acceptată de AAC RM.</p> <p><i>Training courses should be as a minimum at a level equivalent to Part-66 Appendix III Level 1 General Familiarization, and could be imparted by a Part-147 organisation, by the manufacturer, or by any other organisation accepted by the CAA RM.</i></p> <p>2.5. Cunoașterea standardelor de întreținere</p> <p><i>2.5. knowledge of maintenance standards.</i></p>	AMC M.A.606(c)(2)		



5.18.	1. Întreg personalul este obligat să se conformeze procedurilor organizației specificate în Manualul organizației de întreținere, relevant atribuțiilor sale. <i>1. All staff are subjected to compliance with the organization's procedures specified in the maintenance organisation manual relevant to their duties.</i>	AMC M.A.606(d)(1)			
5.19.	2. A avea suficient personal înseamnă că organizația de întreținere aprobată angajează sau contactează personal direct, chiar și pe bază de voluntariat, pentru volumul de muncă de întreținere anticipat. <i>2. To have sufficient staff means that the approved maintenance organisation employs or contracts staff directly, even on a volunteer basis, for the anticipated maintenance workload.</i>	AMC M.A.606(d)(2)			
5.20.	3. Subcontractat temporar înseamnă că persoana este angajată de o altă organizație și contractată de acea organizație către organizația de întreținere aprobată. <i>3. Temporarily sub-contracted means the person is employed by another organisation and contracted by that organisation to the approved maintenance organisation.</i>	AMC M.A.606(d)(3)			
5.21.	1. Personalul implicat în întreținere ar trebui evaluat pentru competență prin evaluare „la locul de muncă” și / sau prin examinare relevantă pentru rolul lor special în cadrul organizației înainte de a permite munca nesupravegheată. <i>1. Personnel involved in maintenance should be assessed for competence by 'on the job' evaluation and/or by examination relevant to their particular job role within the organisation before unsupervised work is permitted.</i>	AMC M.A.606(e)(1)			
5.22.	2. Trebuie asigurată și înregistrată o formare adecvată inițială și recurentă pentru a asigura competența continuă. <i>2. Adequate initial and recurrent training should be provided and recorded to ensure continued competence.</i>	AMC M.A.606(e)(2)			
5.23.	1. Testare nedistructivă înseamnă testarea specificată de titularul certificatului de tip al aeronavei, motorului sau elicei din M.A.401(b) sau ML.A.401(b) datele de întreținere pentru componentele aeronavei / aeronavei de serviciu în scopul determinării capacității continue a produsului la funcționare în siguranță. <i>1. Non-destructive testing means such testing specified by the type certificate holder of the aircraft, engine or propeller in the M.A.401(b) or ML.A.401(b) maintenance data for in service aircraft/aircraft components for the purpose of determining the continued fitness of the product to operate safely.</i>	AMC M.A.606(f)(1)			
5.24.	2. Mijloace de calificare corespunzător nivelelor 1, 2 sau 3, astfel cum este definit de standardul european EN 4179, dependent de funcția de testare nedistructivă care trebuie efectuată. <i>2. Appropriately qualified means to level 1, 2 or 3 as defined by European Standard EN 4179 dependent upon the non-destructive testing function to be carried out.</i>	AMC M.A.606(f)(2)			
5.25.	3. În pofida faptului că personalul de nivel 3 poate fi calificat prin EN 4179 pentru a stabili și autoriza metode, tehnici etc., acest lucru nu permite ca acest personal să se abată de la metodele și tehnicile publicate de titularul / producătorul certificatului de tip sub forma date continue privind navigabilitatea, cum ar fi în manualele de testare nedistructive sau în buletinele de service, cu excepția cazului în care manualul sau buletinul de serviciu permite expres o astfel de abatere. <i>3. Notwithstanding the fact that level 3 personnel may be qualified via EN 4179 to establish and authorize methods, techniques, etc., this does not permit such personnel to deviate from methods and techniques published by the type certificate holder/manufacturer in the form of continued airworthiness data, such as in non-destructive test manuals or service bulletins, unless the manual or service bulletin expressly permits such deviation.</i>	AMC M.A.606(f)(3)			
5.26.	4. În pofida trimerelor generale din EN 4179 la un consiliu național aerospațial NDT, toate examinările ar trebui efectuate de personal sau organizații sub controlul general al unui astfel de consiliu. În absența unui consiliu național aerospațial NDT, examinările ar trebui să fie efectuate de personal sau organizații aflate sub controlul general al consiliului NDT al unui stat membru desemnat de autoritatea competentă. <i>4. Notwithstanding the general references in EN 4179 to a national aerospace NDT board, all examinations should be conducted by personnel or organisations under the general control of such a board. In the absence of a national aerospace NDT board, examinations should be conducted by personnel or organisations under the general control of the NDT board of a Member State designated by the competent authority.</i>	AMC M.A.606(f)(4)			
5.27.	5. Prin test nedistructiv particular se înțelege oricare dintre următoarele elemente: penetrant de colorant, particule magnetice, curent eddy, metode ultrasonice și radiografice, inclusiv raze X și raze gamma. <i>5. Particular non-destructive test means any one or more of the following: dye penetrant, magnetic particle, eddy current, ultrasonic and radiographic methods including X ray and gamma ray.</i>	AMC M.A.606(f)(5)			
5.28.	6. În plus, trebuie menționat că sunt și vor fi dezvoltate noi metode, cum ar fi, fără a se limita la termografie și shearografie, care nu sunt abordate în mod specific de EN 4179. Până la stabilirea unui standard convenit, aceste metode ar trebui să fie efectuate în conformitate cu recomandările producătorilor de echipamente	AMC M.A.606(f)(6)			



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
10

	<p>specifice, inclusiv orice proces de instruire și examinare pentru a asigura competența personalului cu procesul.</p> <p><i>6. In addition it should be noted that new methods are and will be developed, such as, but not limited to thermography and shearography, which are not specifically addressed by EN 4179. Until such time as an agreed standard is established such methods should be carried out in accordance with the particular equipment manufacturers' recommendations including any training and examination process to ensure competence of the personnel with the process.</i></p>				
5.29.	<p>7. Orice organizație de întreținere aprobată, care efectuează teste nedistructive continue privind navigabilitatea, ar trebui să stabilească proceduri de calificare pentru testarea nedistructivă.</p> <p><i>7. Any approved maintenance organisation that carries out continued airworthiness non-destructive testing should establish qualification procedures for non-destructive testing.</i></p>	AMC M.A.606(f)(7)			
5.30.	<p>8. Boroscopul și alte tehnici, cum ar fi topirea monedelor de delaminare, sunt inspecții nedistructive și nu teste nedistructive. În pofida unei astfel de diferențieri, organizația de întreținere aprobată ar trebui să stabilească o procedură pentru a se asigura că personalul care efectuează și interpretează aceste inspecții este instruit și evaluat corespunzător pentru competența lor cu procesul. Inspecțiile nedistructive, nefiind considerate ca testări nedistructive de către M.A. Subpartea F nu sunt enumerate în Apendicele IV la Partea M, în cadrul clasei D1.</p> <p><i>8. Boroscopy and other techniques such as delamination coin tapping are non-destructive inspections rather than non-destructive testing. Notwithstanding such differentiation, approved maintenance organisation should establish a procedure to ensure that personnel who carry out and interpret such inspections are properly trained and assessed for their competence with the process. Non-destructive inspections, not being considered as non-destructive testing by M.A. Subpart F are not listed in Appendix IV to Part-M under class rating D1.</i></p>	AMC M.A.606(f)(8)			
5.31.	<p>9. Standardele, metodele, instruirea și procedurile menționate ar trebui să fie specificate în manualul organizației de întreținere.</p> <p><i>9. The referenced standards, methods, training and procedures should be specified in the maintenance organisation manual.</i></p>	AMC M.A.606(f)(9)			
5.32.	<p>10. Orice personal care intenționează să efectueze și / sau să controleze un test nedistructiv pentru care nu au fost calificați înainte de data intrării în vigoare a Partea M ar trebui să se califice pentru un astfel de test nedistructiv în conformitate cu EN 4179.</p> <p><i>10. Any such personnel who intend to carry out and/or control a non-destructive test for which they were not qualified prior to the effective date of Part-M should qualify for such non- destructive test in accordance with EN 4179.</i></p> <p>În acest context, standard recunoscut oficial înseamnă acele standarde stabilite sau publicate de un organism oficial, având personalitate juridică sau nu, care sunt recunoscute pe scară largă de sectorul transportului aerian ca fiind o bună practică.</p> <p><i>In this context officially recognized standard means those standards established or published by an official body whether having legal personality or not, which are widely recognized by the air transport sector as constituting good practice.</i></p>	AMC M.A.606(f)(10)			
5.33.	<p>(1) Pentru eliberarea unei autorizații de certificare limitate, comandantul trebuie să dețină o licență de pilot aerian validă (ATPL), sau o licență de piloți comerciali (CPL). În plus, autorizația de certificare limitată este obiectul Manualului organizației de întreținere care conține proceduri pentru a aborda următoarele:</p> <p><i>1. For the issue of a limited certification authorisation the commander should hold either a valid air transport pilot license (ATPL), or commercial pilots license (CPL). In addition, the limited certification authorisation is subject to the maintenance organisation manual containing procedures to address the following:</i></p> <p>(a) Finalizarea unei instruiți adecvate privind reglementarea navigabilității.</p> <p><i>(a) Completion of adequate airworthiness regulation training.</i></p> <p>(b) Finalizarea pregătirii corespunzătoare a sarcinilor pentru sarcina specifică a aeronavei. Pregătirea pentru sarcini ar trebui să aibă o durată suficientă pentru a se asigura că individul înțelege cu atenție sarcina care trebuie îndeplinită și ar trebui să implice instruirea în utilizarea datelor de întreținere asociate.</p> <p><i>(b) Completion of adequate task training for the specific task on the aircraft. The task training should be of sufficient duration to ensure that the individual has a thorough understanding of the task to be completed and should involve training in the use of associated maintenance data.</i></p> <p>(c) Finalizarea pregătirii procedurale.</p> <p><i>(c) Completion of the procedural training.</i></p> <p>Procedurile de mai sus ar trebui specificate în manualul organizației de întreținere și trebuie acceptate de autoritatea competentă.</p> <p><i>The above procedures should be specified in the maintenance organisation manual and be accepted by the competent authority.</i></p>	AMC M.A.606(h)(2)(1)			
5.34.	<p>2. Sarcinile obișnuite care pot fi certificate și / sau efectuate de comandantul care</p>	AMC			



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
11

	<p>deține un ATPL sau CPL sunt întreținere minoră sau verificări simple incluse în următoarea listă:</p> <p><i>2. Typical tasks that may be certified and/or carried out by the commander holding an ATPL or CPL are minor maintenance or simple checks included in the following list:</i></p> <p>(a) Înlocuirea luminilor interne, a filamentelor și a tuburilor flash. <i>(a) Replacement of internal lights, filaments and flash tubes.</i></p> <p>(b) Închiderea copertinelor și montarea panourilor de inspecție cu acces rapid. <i>(b) Closing of cowlings and refitment of quick access inspection panels.</i></p> <p>(c) Convertirea, de exemplu, potrivire targă, comenzi duble, FLIR, uși, echipamente fotografice etc. <i>Role changes, e.g., stretcher fit, dual controls, FLIR, doors, photographic equipment etc.</i></p> <p>(d) Inspecția și îndepărtarea reziduurilor de lichid de degivrare / antigel, inclusiv deschiderea / închiderea panourilor, cuvelor sau a capacelor care sunt ușor accesibile, dar care nu necesită utilizarea unor instrumente speciale. <i>(d) Inspection for and removal of de-icing/anti-icing fluid residues, including removal/closure of panels, cowls or covers that are easily accessible but not requiring the use of special tools.</i></p> <p>(e) Orice verificare / înlocuire care implică tehnici simple în conformitate cu prezenta AMC și în conformitate cu acordul autorității competente. <i>(e) Any check/replacement involving simple techniques consistent with this AMC and as agreed by the competent authority.</i></p>	M.A.606(h)(2)(2)			
5.35.	<p>3. Autorizația ar trebui să aibă o durată de viață finită de doisprezece luni, sub rezerva unei pregătiri recurente satisfăcătoare privind tipul de aeronavă aplicabil. <i>3. The authorisation should have a finite life of twelve months subject to satisfactory recurrent training on the applicable aircraft type.</i></p>	AMC M.A.606(h)(2)(3)			
6.	<p>PERSONAL AUTORIZAT PENTRU CERTIFICARE ȘI PERSONAL DE EVALUARE A NAVIGABILITĂȚII <i>Certifying staff and airworthiness review</i></p>	M.A.607			
6.1.	<p>a. În plus față de punctul M.A.606 (g), personalul de certificare poate exercita privilegiile sale numai dacă organizația a asigurat: <i>(a) In addition to point M.A.606(g), certifying staff can only exercise their privileges, if the organisation has ensured:</i></p> <p>1. că personalul care certifică poate demonstra că îndeplinește cerințele de la pct. 66.A.20 litera (b) din Anexa III (PART-66), cu excepția cazului în care Anexa III (PART-66) se referă la reglementarea statului membru, caz în care acestea trebuie să îndeplinească cerința unui astfel de regulament și; <i>1. that certifying staff can demonstrate that they meet the requirements of point 66.A.20(b) of Annex III (Part-66), except when Annex III (Part-66) refers to Member State regulation, in which case they shall meet the requirement of such regulation, and;</i></p> <p>2. că personalul de certificare are o înțelegere adecvată a aeronavei și / sau componentelor / componentelor de aeronave relevante care trebuie menținute împreună cu procedurile asociate ale organizației. <i>2. that certifying staff have an adequate understanding of the relevant aircraft and/or aircraft component(s) to be maintained together with the associated organisation procedures.</i></p>	M.A.607(a)			
6.2.	<p>b. În următoarele cazuri neprevăzute, când o aeronavă este pusă la sol într-o altă locație decât baza principală, unde nu este disponibil personal de certificare corespunzător, organizația contractantă de întreținere, pentru a oferi sprijin de întreținere poate emite o autorizație de certificare unică: <i>(b) In the following unforeseen cases, where an aircraft is grounded at a location other than the main base where no appropriate certifying staff is available, the maintenance organisation contracted to provide maintenance support may issue a one-off certification authorisation:</i></p> <p>1. unui dintre angajații săi care deține calificări de tip aeronave cu tehnologie, construcție și sisteme similare; sau <i>(1) to one of its employees holding type qualifications on aircraft of similar technology, construction and systems; or</i></p> <p>2. oricărei persoane cu cel puțin trei ani de experiență în întreținere și care deține o licență de întreținere a aeronavei ICAO valabilă pentru tipul aeronavei care necesită certificare, cu condiția să nu existe o organizație aprobată în mod corespunzător în cadrul acestei Părți la acea locație, iar organizația contractată să obțină și să dețină dosarul dovezii ale experienței și licenței persoanei respective. <i>(2) to any person with not less than three years maintenance experience and holding a valid ICAO aircraft maintenance license rated for the aircraft type requiring certification provided there is no organisation appropriately approved under this Part at that location and the contracted organisation obtains and holds on file evidence of the experience and the license of that person.</i></p> <p>Toate aceste cazuri trebuie raportate AAC RM în termen de șapte zile de la emiterea acestei autorizații de certificare. Organizația de întreținere aprobată care</p>	M.A.607(b)			



	<p>eliberează autorizația de certificare unică trebuie să se asigure că orice astfel de întreținere care ar putea afecta siguranța zborului este re-verificată.</p> <p><i>All such cases must be reported to the CAA RM within seven days after issuing such certification authorisation. The approved maintenance organisation issuing the one-off certification authorisation shall ensure that any such maintenance that could affect flight safety is re-checked.</i></p>				
6.3.	<p>(c) Organizația de întreținere aprobată trebuie să dețină toate detaliile referitoare la personalul de certificare și al personalului de evaluare navigabilității și să mențină o listă actualizată a întregului personal de certificare și a personalului de evaluare a navigabilității împreună cu domeniul de aprobare a acestora ca parte a Manualului organizației de întreținere în conformitate cu punctul M.A.604(a)5.</p> <p><i>(c) The approved maintenance organisation shall record all details concerning certifying staff and airworthiness review staff and maintain a current list of all certifying staff and airworthiness review staff together with their scope of approval as part of the organization's manual pursuant to point M.A.604(a)5.</i></p>	M.A.607(c)			
6.4.	<p>1. Următoarea informație minimă, după caz ar trebui să fie păstrate la dosar pentru fiecare din personalul de certificare:</p> <p><i>1. The following minimum information as applicable should be kept on record in respect of each certifying person:</i></p>	AMC M.A.607(c)(1)			
	<p>a. numele;</p> <p><i>(a) name;</i></p>				
	<p>b. data nașterii;</p> <p><i>b) date of birth;</i></p>				
	<p>c. pregătirea de bază;</p> <p><i>(c) basic training;</i></p>				
	<p>d. pregătirea de tip;</p> <p><i>(d) type training;</i></p>				
	<p>e. Pregătirea recurentă;</p> <p><i>(e) recurrent training;</i></p>				
	<p>f. Pregătirea specializată;</p> <p><i>(f) specialized training;</i></p>				
	<p>g. Experiența;</p> <p><i>(g) experience;</i></p>				
	<p>h. calificările relevante pentru aprobare;</p> <p><i>(h) qualifications relevant to the approval;</i></p>				
	<p>i. domeniul de aplicare al autorizației și referința autorizării personale;</p> <p><i>(i) scope of the authorization and personal authorization reference;</i></p>				
	<p>j. data primei eliberări a autorizației;</p> <p><i>(j) date of first issue of the authorization;</i></p>				
	<p>k. domeniul de aplicare al autorizației și referința autorizării personale;</p> <p><i>(k) if appropriate - expiry date of the authorization.</i></p>				
6.5.	<p>2. Următoarele informații minime, după caz, ar trebui să fie păstrate la dosar pentru fiecare din personalul de evaluare a navigabilității:</p> <p><i>2. The following minimum information, as applicable, should be kept on record in respect of each airworthiness review person:</i></p>	AMC M.A.607(c)(2)			
	<p>a. numele;</p> <p><i>(a) name;</i></p>				
	<p>b. data nașterii;</p> <p><i>b) date of birth;</i></p>				
	<p>c. autorizația personalului de certificare;</p> <p><i>(c) certifying staff authorisation;</i></p>				
	<p>d. experiență ca personal de certificare pe aeronave ELA1;</p> <p><i>d) experience as certifying staff on ELA1 aircraft;</i></p>				
	<p>e. calificări relevante pentru aprobare (cunoașterea părților relevante din PART-M și cunoașterea procedurilor relevante de evaluare a navigabilității);</p> <p><i>(e) qualifications relevant to the approval (knowledge of relevant parts of Part-M and knowledge of the relevant airworthiness review procedures);</i></p>				
	<p>f. domeniul de aplicare al autorizației de examinare a navigabilității și referința autorizării personale;</p> <p><i>(f) scope of the airworthiness review authorisation and personal authorisation reference;</i></p>				
	<p>g. data primei eliberări a autorizației de evaluare a navigabilității; și</p> <p><i>(g) date of the first issue of the airworthiness review authorisation; and</i></p>				
	<p>h. dacă este cazul, data de expirare a autorizației de evaluare a navigabilității.</p> <p><i>(h) if appropriate, expiry date of the airworthiness review authorization.</i></p>				
6.6.	<p>3. Persoanele autorizate să acceseze sistemul trebuie instruite cel puțin pentru a se asigura că înregistrările nu pot fi modificate în mod neautorizat sau că aceste înregistrări confidențiale nu devin accesibile pentru persoane neautorizate.</p> <p><i>3. Persons authorised to access the system should be maintained at a minimum to ensure that records cannot</i></p>	AMC M.A.607(c)(3)			



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
13

	<i>be altered in an unauthorized manner or that such confidential records become accessible to unauthorized persons.</i>			
6.7.	4. Autorității competente ar trebui să i se acorde acces la înregistrări la cerere. <i>4. The competent authority should be granted access to the records upon request.</i>	AMC M.A.607(c)(4)		
7.	COMPONENTE, ECHIPAMENTE ȘI SCULE <i>Components, equipment and tools</i>	M.A.608		
7.1.	(a) Organizația trebuie: <i>(a) The organisation shall:</i>	M.A.608(a)		
7.2.	1. să dețină echipamentele și scule specificate în datele de întreținere descrise la punctul M.A.609 sau echivalente verificate, astfel cum sunt enumerate în Manualul organizației de întreținere, după cum este necesar pentru întreținerea de zi cu zi, în sfera de aplicare a aprobării; și, <i>1. hold the equipment and tools specified in the maintenance data described in point M.A.609 or verified equivalents as listed in the maintenance organisation manual as necessary for day-to-day maintenance within the scope of the approval; and,</i>	M.A.608(a)(1)		
7.3.	2. să demonstreze că are acces la toate celelalte echipamente și scule utilizate doar ocazional. <i>2. demonstrate that it has access to all other equipment and tools used only on an occasional basis.</i>	M.A.608(a)(2)		
7.4.	(b) Instrumentele și sculele sunt controlate și calibrate la un standard oficial recunoscut. Evidența acestor calibrări și a standardului utilizat sunt păstrate de organizație. <i>(b) Tools and equipment shall be controlled and calibrated to an officially recognized standard. Records of such calibrations and the standard used shall be kept by the organisation.</i>	M.A.608(b)		
7.5.	(c) Organizația ar trebui să inspecteze, clasifice și segregheze în mod corespunzător toate componentele, piesele standard și materialele primite. <i>(c) The organisation shall inspect, classify and appropriately segregate all incoming components, standard parts and materials.</i>	M.A.608(c)		
7.6.	1. Odată ce solicitantul aprobării M.A.Subpartea F a stabilit scopul de aprobare prevăzut pentru examinare de către autoritatea competentă, va trebui să se arate că toate sculele și echipamentele specificate în datele de întreținere pot fi puse la dispoziție atunci când este nevoie. <i>1. Once the applicant for M.A. Subpart F approval has determined the intended scope of approval for consideration by the competent authority, it will be necessary to show that all tools and equipment as specified in the maintenance data can be made available when needed.</i>	AMC M.A.608(a)(1)		
7.7.	2. Toate aceste instrumente ar trebui identificate și listate în mod clar într-un registru de control, inclusiv orice scule și echipamente personale, care sunt de acord de organizație, și pot fi utilizate. <i>2. All such tools should be clearly identified and listed in a control register including any personal tools and equipment that the organisation agrees can be used.</i>	AMC M.A.608(a)(2)		
7.8.	3. Pentru sculele necesare ocazional, organizația ar trebui să se asigure că ele sunt controlate din punct de vedere al deservirii sau calibrării, după cum este necesar. <i>3. For tools required on an occasional basis, the organisation should ensure that they are controlled in terms of servicing or calibration as required.</i>	AMC M.A.608(a)(3)		
7.9.	1 Controlul acestor instrumente și echipamente impune ca organizația să aibă o procedură de control / service și, după caz, să calibreze aceste articole în mod regulat și să indice utilizatorilor că articolul se încadrează în orice inspecție sau serviciu sau termen de calibrare. Prin urmare, este necesar să existe un sistem clar de etichetare a tuturor uneltelor, a echipamentelor și a echipamentelor de testare care să furnizeze informații cu privire la momentul în care urmează inspecția, serviciul sau calibrarea și dacă articolul nu poate fi verificat din orice alt motiv în care nu poate fi evident. Ar trebui menținut un registru pentru toate echipamentele și echipamentele de precizie ale organizației, împreună cu o înregistrare a calibrărilor și a standardelor utilizate. <i>1. The control of these tools and equipment requires that the organisation has a procedure to inspect/service and, where appropriate, calibrate such items on a regular basis and indicate to users that the item is within any inspection or service or calibration time-limit. A clear system of labelling all tooling, equipment and test equipment is therefore necessary giving information on when the next inspection or service or calibration is due and if the item is unserviceable for any other reason where it may not be obvious. A register should be maintained for all the organization's precision tooling and equipment together with a record of calibrations and standards used.</i>	AMC M.A.608(b)(1)		
7.10.	2. Inspecția, service-ul sau calibrarea ar trebui să fie în conformitate cu instrucțiunile producătorilor de echipamente, cu excepția cazului în care organizația M.A.Subpartea F poate arăta prin rezultate că o perioadă de timp diferită este adecvată într-un anumit caz. <i>2. Inspection, service or calibration on a regular basis should be in accordance with the equipment</i>	AMC M.A.608(b)(2)		

	Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F	AAC
		PI – AIR.MF
		14

	<i>manufacturers' instructions except where the M.A. Subpart F organisation can show by results that a different time period is appropriate in a particular case</i>			
7.11.	3. În acest context, standard recunoscut oficial înseamnă acele standarde stabilite sau publicate de un organism oficial, având personalitate juridică sau nu, care sunt recunoscute pe scară largă de sectorul transportului aerian ca fiind o bună practică. <i>3. In this context officially recognized standard means those standards established or published by an official body whether having legal personality or not, which are widely recognized by the air transport sector as constituting good practice.</i>	AMC M.A.608(b)(3)		
8.	DATE DE ÎNTREȚINERE <i>Maintenance data</i>	M.A.609		
8.1.	Organizația de întreținere aprobată trebuie să dețină și să utilizeze datele aplicabile de întreținere curente specificate în punctul M.A.401 sau ML.A.401 pentru efectuarea întreținerii, inclusiv modificări și reparații. În cazul datelor de întreținere furnizate de către clienți, este necesar ca aceste date să fie disponibile doar atunci când lucrările sunt în desfășurare. <i>The approved maintenance organisation shall hold and use applicable current maintenance data specified in point M.A.401 or ML.A.401 in the performance of maintenance including modifications and repairs. In the case of customer provided maintenance data, it is only necessary to have such data when the work is in progress.</i>	M.A.609		
8.2.	Atunci când o organizație utilizează datele de întreținere furnizate de către clienți, sfera de aprobare indicată în manualul organizației de întreținere ar trebui limitată la aeronava individuală acoperită de contractele semnate cu acești clienți, cu excepția cazului în care organizația deține, de asemenea, setul său complet de date de întreținere pentru acel tip de avioane <i>When an organisation uses customer provided maintenance data, the scope of approval indicated in the maintenance organisation manual should be limited to the individual aircraft covered by the contracts signed with those customers unless the organisation also holds its own complete set of maintenance data for that type of aircraft.</i>	AMC M.A.609		
9.	LISTELE DE LUCRĂRI DE ÎNTREȚINERE <i>Maintenance work orders</i>	M.A.610		
9.1.	Înainte de începerea întreținerii, între organizație și organizația care solicită întreținere se va conveni un ordin de lucru scris pentru a stabili în mod clar întreținerea care trebuie efectuată. <i>Before the commencement of maintenance a written work order shall be agreed between the organisation and the organisation requesting maintenance to clearly establish the maintenance to be carried out.</i>	M.A.610		
9.2.	„O comandă scrisă de lucru” poate lua forma, dar fără a se limita la, următoarele: <i>‘A written work order’ may take the form of, but not limited to, the following:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Unui document formal sau formular care specifică lucrarea care urmează să fie efectuată. Acest formular poate fi furnizat de către organizația de gestionare continuă a navigabilității care administrează aeronava sau de către organizație de întreținere care efectuează lucrarea sau de către proprietarul / operatorul însuși; - A formal document or form specifying the work to be carried out. This form may be provided by the continuing airworthiness management organisation managing the aircraft, or by the maintenance organisation undertaking the work, or by the owner/operator himself; - O înregistrare în jurnalul de bord al aeronavei care specifică defectul care trebuie corectat. - An entry in the aircraft log book specifying the defect that needs to be corrected. 	AMC M.A.610		
10.	STANDARDE DE ÎNTREȚINERE <i>Maintenance standards</i>	M.A.611		
1.1.	Toate lucrările de întreținere ar trebui efectuate în conformitate cu cerințele Partea D, Secțiunii A a prezentei Anexe. <i>All maintenance shall be carried out in accordance with the requirements of Subpart D, Section A of this Annex.</i>	M.A.611		
11.	CERTIFICAT DE PUNERE ÎN SERVICIU A AERONAVEI <i>Aircraft certificate of release to service</i>	M.A.612		
11.1.	La finalizarea tuturor lucrărilor de întreținere necesare aeronavei în conformitate cu această Subpartă, se eliberează un certificat de punere în exploatare a aeronavei (CRS) în conformitate cu punctul M.A.801 sau ML.A.801. <i>At the completion of all required aircraft maintenance in accordance with this Subpart an aircraft certificate of release to service (CRS) shall be issued according to point M.A.801 or ML.A.801.</i>	M.A.612		
12.	CERTIFICATUL DE PUNERE ÎN SERVICIU A COMPONENTELOR <i>Component certificate of release to service</i>	M.A.613		
12.1.	(a) La finalizarea tuturor lucrărilor necesare de întreținere a componentelor, în conformitate cu prezenta Subpartă, un certificat de punere în serviciu a componentelor este eliberat în conformitate cu punctul M.A.802 sau ML.A.802. Formularul 1 AAC este emis cu excepția componentelor întreținute în	M.A.613(a)		



	<p>conformitate cu punctele M.A.502 (b), M.A.502 (d) sau M.A.502 (e) și a componentelor fabricate în conformitate cu punctul M.A.603 (c) and ML.A.502.</p> <p><i>(a) At the completion of all required component maintenance in accordance with this Subpart a component CRS shall be issued in accordance with point M.A.802 or ML.A.802. CAA Form 1 shall be issued except for those components maintained in accordance with points M.A.502(b), M.A.502(d) for components fabricated in accordance with point M.A.603(c) and ML.A.502.</i></p>				
	<p>(b) Eliberarea certificatului de componentă în documentul de serviciu, Formularul EASA Form 1 poate fi generată dintr-o bază de date computerizată.</p> <p><i>(b) The component certificate release to service document, EASA Form 1 may be generated from a computer database.</i></p>	M.A.613(b)			
12.2.	<p>1. O componentă a aeronavei care a fost întreținută în afara aeronavei necesită emiterea unui CRS pentru o astfel de întreținere și a unui alt CRS în ceea ce privește instalarea corespunzătoare pe aeronavă atunci când are loc o astfel de acțiune. Atunci când o organizație întreține o componentă destinată utilizării de către aceeași organizație, este posibil să nu fie necesar un Formular 1 AAC în funcție de procedurile interne de eliberare ale organizației definite în expunerea organizației de întreținere.</p> <p><i>1. An aircraft component which has been maintained off the aircraft requires the issuance of a CRS for such maintenance and another CRS in regard to being installed properly on the aircraft when such action occurs. When an organisation maintains a component for use by the same organisation, the AAC Form 1 may not be necessary depending upon the organization's internal release procedures defined in the maintenance organisation exposition.</i></p>	AMC M.A.613(a)(1)			
	<p>2. În cazul componentelor depozitate înainte de Partea 145, Partea M și Partea 21 și care nu sunt eliberate pe un Formular 1 AAC sau echivalent în conformitate cu M.A.501(a) sau scoase în funcționabile dintr-o aeronavă funcționabilă, care a fost retrasă din serviciu, acest alineat oferă îndrumări suplimentare cu privire la condițiile în care poate fi emis un Formular 1 AAC.</p> <p><i>2. In the case of components in storage prior to Part-145, Part-M and Part-21 and not released on the CAA Form 1 or equivalent in accordance with M.A.501(a) or removed serviceable from a serviceable aircraft which have been withdrawn from service, this paragraph provides additional guidance regarding the conditions under which the CAA Form 1 may be issued.</i></p>	AMC M.A.613(a)(2)			
	<p>2.1. Se poate emite un Formular 1 AAC pentru o componentă a aeronavei care a fost:</p> <p><i>2.1. The CAA Form 1 may be issued for an aircraft component which has been:</i></p>				
	<p>- Întreținute înainte de Partea 145 sau Partea M să intre în vigoare sau fabricată înainte ca Partea 21 să intre în vigoare.</p> <p><i>- Maintained before Part-145, or Part-M became effective or manufactured before Part-21 became effective.</i></p>				
	<p>- Utilizat pe o aeronavă și demontat în stare de funcționare. Exemple includ componentele de aeronave închiriate și împrumutate.</p> <p><i>- Used on an aircraft and removed in a serviceable condition. Examples include leased and loaned aircraft components.</i></p>				
	<p>- Demontat de pe aeronave care au fost retrase din serviciu sau de pe aeronave care au fost implicate în evenimente anormale, cum ar fi accidente, incidente, aterizări dure sau lovituri de trăsnet.</p> <p><i>- Removed from aircraft which have been withdrawn from service, or from aircraft which have been involved in abnormal occurrences such as accidents, incidents, heavy landings or lightning strikes.</i></p>				
	<p>- Componente întreținute de o organizație neaprobată.</p> <p><i>- Components maintained by an unapproved organisation.</i></p>				
	<p>2.2. O organizație de întreținere M.A.Subpartea F, evaluată corespunzător, poate emite un Formular 1 AAC așa cum este detaliat în prezentul paragraf AMC 2.5 - 2.9, după caz, în conformitate cu procedurile detaliate în manual, aprobate de AAC RM. Organizația de întreținere a M.A.Subpartea F, evaluată în mod corespunzător, este responsabilă pentru asigurarea faptului că toate măsurile rezonabile au fost luate pentru a se asigura că numai componentelor aprobate și funcționabile ale aeronavei sunt emise un Formular 1 AAC în conformitate cu prezentul alineat.</p> <p><i>2.2. An appropriately rated M.A. Subpart F maintenance organisation may issue the CAA Form 1 as detailed in this AMC subparagraph 2.5 to 2.9, as appropriate, in accordance with the procedures detailed in the manual as approved by the CAA RM. The appropriately rated M.A. Subpart F maintenance organisation is responsible for ensuring that all reasonable measures have been taken to ensure that only approved and serviceable aircraft components are issued the CAA Form 1 under this paragraph.</i></p>				
	<p>2.3. În sensul prezentului alineat 2, „evaluare adecvată” înseamnă o organizație cu o clasă de aprobare pentru tipul de componentă sau pentru produsul în care poate fi instalat.</p> <p><i>2.3. For the purposes of this paragraph 2 only, 'appropriately rated' means an organisation with an approval class rating for the type of component or for the product in which it may be installed.</i></p>				



<p>2.4. Un Formular 1 AAC eliberat în conformitate cu prezentul alineat 2 ar trebui eliberat prin semnarea blocului 14b și menționarea „Inspectat / Testat” în blocul 11. În plus, blocul 12 ar trebui să specifice: <i>2.4. The CAA Form 1 issued in accordance with this paragraph 2 should be issued by signing in block 14b and stating "Inspected/Tested" in block 11. In addition, block 12 should specify:</i></p>			
<p>2.4.1. când s-a efectuat ultima întreținere și de cine; <i>2.4.1. when the last maintenance was carried out and by whom;</i></p>			
<p>2.4.2. dacă componenta nu este utilizată, când componenta a fost fabricată și de către cine se face referire la orice documentație originală care ar trebui inclusă în formular; <i>2.4.2. if the component is unused, when the component was manufactured and by whom with a cross-reference to any original documentation which should be included with the Form;</i></p>			
<p>2.4.3. o listă cu toate AD-urile, reparațiile și modificările despre care se știe că au fost încorporate. Dacă nu se cunosc AD-urile sau reparațiile sau modificările, acest lucru ar trebui să fie menționat; <i>2.4.3. a list of all ADs, repairs and modifications known to have been incorporated. If no ADs or repairs or modifications are known to be incorporated then this should be so stated;</i></p>			
<p>2.4.4. detalii despre resursa de viața consumată pentru piesele cu durată de viață limitată, fiind orice combinație de oboseală, reparație capitală sau durată de depozitare; <i>2.4.4. detail of life used for service life-limited parts being any combination of fatigue, overhaul or storage life;</i></p>			
<p>2.4.5. pentru orice componentă de aeronavă care are propriul său istoric de întreținere, se face referire la registrul de istoric de întreținere special, atâta timp cât înregistrarea conține detaliile care altfel ar fi necesare în blocul 12. Registrul de istoric de întreținere și raportul sau declarația de confirmare a acceptării, dacă este cazul, ar trebui să fi atașat la Formularul 1 AAC. <i>2.4.5. for any aircraft component having its own maintenance history record, reference to the particular maintenance history record as long as the record contains the details that would otherwise be required in block 12. The maintenance history record and acceptance test report or statement, if applicable, should be attached to the CAA Form 1.</i></p>			
<p>2.5. Componente noi/neutilizate <i>New/unused aircraft components</i></p>			
<p>2.5.1. Oricărei componente neutilizată, demontată de pe o aeronavă, în stocare fără un Formular 1 AAC până la data / datele efective pentru Partea 21, care a fost fabricată de o organizație acceptabilă la autoritatea competentă la momentul respectiv, i se poate fi emite un Formular 1 AAC de către o organizație de întreținere aprobată corespunzător în conformitate cu M.A Subpartea F. Formularul 1 AAC ar trebui eliberat în conformitate cu următoarele paragrafe, care ar trebui incluse într-o procedură din Manualul organizației de întreținere. <i>2.5.1. Any unused aircraft component in storage without the CAA Form 1 up to the effective date(s) for Part-21 that was manufactured by an organisation acceptable to the competent authority at the time may be issued the CAA Form 1 by an appropriately rated maintenance organisation approved under M.A. Subpart F. The CAA Form 1 should be issued in accordance with the following subparagraphs which should be included in a procedure within the maintenance organisation manual.</i></p>			
<p>Nota 1: Eliberarea certificatului de punere în serviciu unei componente de aeronave stocate, dar neutilizate, în conformitate cu prezentul alineat, reprezintă un certificat de punere în serviciu în conformitate cu Partea M.A.Subpartea F și nu un certificat de punere în serviciu după producție în conformitate cu Partea 21. Nu este destinat să ocolească procedura de eliberare a certificatului de punere în serviciu după producție, convenită de statul membru pentru piesele și subsansamblurile destinate montării pe linia de producție proprie. <i>Note 1: It should be understood that the release of a stored but unused aircraft component in accordance with this paragraph represents a maintenance release under M.A. Subpart F and not a production release under Part-21. It is not intended to bypass the production release procedure agreed by the Member State for parts and subassemblies intended for fitment on the manufacturers own production line.</i></p>			
<p>(a) Un raport sau o declarație de testare ar trebui să fie disponibile pentru toate componentele aeronavelor folosite și neutilizate care sunt supuse testării de acceptare după fabricare sau întreținere, după caz. <i>(a) An acceptance test report or statement should be available for all used and unused aircraft components that are subject to acceptance testing after manufacturing or maintenance as appropriate.</i></p>			
<p>(b) Componenta aeronavei ar trebui inspectată pentru a respecta instrucțiunile și limitările producătorului pentru depozitare și condiții,</p>			



<p>inclusiv orice cerință pentru o durată de viață limitată de depozitare, inhibitori, climat controlat și containere speciale de depozitare. În plus, sau în absența instrucțiunilor specifice de depozitare, componenta aeronavei trebuie inspectată pentru a preveni deteriorarea, coroziunea și scurgerile și a asigura o stare bună.</p> <p><i>(b) The aircraft component should be inspected for compliance with the manufacturer's instructions and limitations for storage and condition including any requirement for limited storage life, inhibitors, controlled climate and special storage containers. In addition, or in the absence of specific storage instructions, the aircraft component should be inspected for damage, corrosion and leakage to ensure good condition.</i></p>			
<p>(c) Trebuie stabilită durata de depozitare utilizată a oricărei componente cu durată de viață de stocare limitată</p> <p><i>(c) The storage life used of any storage life-limited parts should be established</i></p>			
<p>2.5.2. Dacă nu este posibil să se stabilească respectarea satisfăcătoare a tuturor condițiilor aplicabile specificate la punctul 2.5.1 literele (a) - (c) inclusiv, componenta aeronavei trebuie dezasamblată de o organizație evaluată în mod corespunzător și supusă unei verificări pentru AD-uri, reparații și modificări și inspectate / testate în conformitate cu datele de întreținere pentru a restabili condițiile satisfăcătoare și, dacă este relevant, toate garniturile, lubrifianții și piesele cu durată de viață vor fi înlocuite. După completarea satisfăcătoare și reasamblare, se poate emite un Formular Form 1 AAC în care se precizează ce a fost efectuat și cu la referința la datele de întreținere incluse.</p> <p><i>2.5.2. If it is not possible to establish satisfactory compliance with all applicable conditions specified in subparagraph 2.5.1 (a) to (c) inclusive, the aircraft component should be disassembled by an appropriately rated organisation and subjected to a check for incorporated ADs, repairs and modifications and inspected/tested in accordance with the maintenance data to establish satisfactory condition and, if relevant, all seals, lubricants and life-limited parts replaced. Upon satisfactory completion after reassembly, the Form 1 AAC may be issued stating what was carried out and the reference to the maintenance data included.</i></p>			
<p>2.6. Utilizare componentei de aeronavă scoase de pe o aeronavă în serviciu.</p> <p><i>2.6. Used aircraft components removed from a serviceable aircraft.</i></p>			
<p>2.6.1 Componentelor utilizabile de aeronave demontate de pe o aeronavă înregistrată într-un stat membru al UE li se pot fi emite un Formulare 1 AAC de către o organizație evaluată corespunzător, sub rezerva respectării prezentului paragraf.</p> <p><i>2.6.1. Serviceable aircraft components removed from a Member State registered aircraft may be issued the CAA Form 1 by an appropriately rated organisation subject to compliance with this subparagraph.</i></p>			
<p>(a) Organizația ar trebui să se asigure că componenta a fost demontată de pe aeronavă de o persoană calificată corespunzător.</p> <p><i>(a). The organisation should ensure that the component was removed from the aircraft by an appropriately qualified person.</i></p>			
<p>(b) Componenta aeronavei poate fi considerată funcționabilă numai dacă ultima operațiune de zbor cu componenta montată nu au depistat defecțiuni ale componentei sau sistemului aferent.</p> <p><i>(b). The aircraft component may only be deemed serviceable if the last flight operation with the component fitted revealed no faults on that component or related system.</i></p>			
<p>(c) Componenta aeronavei ar trebui inspectată pentru a fi în stare satisfăcătoare, inclusiv în special deteriorări, coroziune sau scurgeri de lichide și conformitatea cu datele suplimentare de întreținere.</p> <p><i>(c). The aircraft component should be inspected for satisfactory condition including in particular damage, corrosion or leakage and compliance with any additional maintenance data.</i></p>			
<p>(d) Înregistrările aeronavei trebuie cercetate pentru orice evenimente neobișnuite care ar putea afecta funcționarea componentei aeronavei, cum ar fi implicarea în accidente, incidente, aterizări forțate sau lovituri de trăsnet. În niciun caz, Formularul 1 AAC nu poate fi emis în conformitate cu prezentul alineat 2.6, dacă se suspectează că componenta aeronavei a fost supusă unor tensiuni, temperaturi sau acțiunilor nocive extrem de mari, care ar putea afecta funcționarea acesteia.</p> <p><i>(d). The aircraft record should be researched for any unusual events that could affect the serviceability of the aircraft component such as involvement in accidents, incidents, heavy landings or lightning strikes. Under no circumstances may the CAA Form 1 be issued in accordance with this paragraph 2.6 if it is suspected that the aircraft component has been subjected to extremes of stress, temperatures or immersion which could affect its operation.</i></p>			
<p>(e) Un registru de istoric de întreținere ar trebui să fie disponibil pentru</p>			



<p>toate componentele aeronavei serializate utilizate. <i>(e) A maintenance history record should be available for all used serialized aircraft components.</i></p>			
<p>(f) Trebuie stabilită conformitatea privind modificările și reparațiile aplicabile cunoscute. <i>(f) Compliance with known modifications and repairs should be established.</i></p>			
<p>(g) Orele de zbor / ciclurile / aterizările, aplicabile după caz, pentru orice piese cu durată limitată de viață, inclusiv timpul de la revizuire, ar trebui să fie stabilite. <i>(g) The flight hours/cycles/landings as applicable of any service life-limited parts including time since overhaul should be established.</i></p>			
<p>(h) Trebuie stabilită conformitatea cu directivele aplicabile cunoscute privind navigabilitatea. <i>(h) Compliance with known applicable airworthiness directives should be established.</i></p>			
<p>(i) Sub rezerva respectării satisfăcătoare a prezentului paragraf 2.6.1, poate fi emis un Formular 1 AAC și trebuie să conțină informațiile specificate la punctul 2.4, inclusiv aeronava de pe care a fost demontată componenta aeronavei. <i>(i) Subject to satisfactory compliance with this subparagraph 2.6.1, the CAA Form 1 may be issued and should contain the information as specified in paragraph 2.4 including the aircraft from which the aircraft component was removed.</i></p>			
<p>2.6.2 Componentelor utilizabile de aeronave demontate de pe o aeronavă înregistrată într-un stat care nu este membru nu lise pot fi emise un Formular 1 AAC numai dacă componentele sunt închiriate sau împrumutate de la organizația de întreținere aprobată în temeiul M.A.Subpartea F, care păstrează controlul stării de navigabilitate a componentelor. Se poate emite un Formular 1 AAC care trebuie să conțină informațiile specificate la punctul 2.4, inclusiv aeronava de pe care a fost demontată componenta aeronavei <i>2.6.2. Serviceable aircraft components removed from a non-Member State registered aircraft may only be issued the CAA Form 1 if the components are leased or loaned from the maintenance organisation approved under M.A. Subpart F who retains control of the airworthiness status of the components. The CAA Form 1 may be issued and should contain the information as specified in paragraph 2.4 including the aircraft from which the aircraft component was removed.</i></p>			
<p>2.7. Componente de aeronave uzate scoase de pe o aeronavă retrasă din serviciu. Componentelor aeronavelor scoase de pe o aeronavă înregistrată într-un Stat membru UE și retrasă din serviciu, pot fi emise Formulare 1 AAC de către o organizație de întreținere aprobată în conformitate cu Partea M.A.Subpartea F, sub rezerva respectării prezentului paragraf. <i>2.7. Used aircraft components removed from an aircraft withdrawn from service. Serviceable aircraft components removed from a Member State registered aircraft withdrawn from service may be issued the CAA Form 1 by a maintenance organisation approved under M.A. Subpart F subject to compliance with this subparagraph.</i></p>			
<p>(a) Aeronavele retrase din serviciu sunt uneori demontate pentru piese de schimb. Aceasta este considerată a fi o activitate de întreținere și ar trebui să fie realizată sub controlul unei organizații aprobate în conformitate cu M.A.Subpartea F, care utilizează proceduri aprobate de AAC RM. <i>(a). Aircraft withdrawn from service are sometimes dismantled for spares. This is considered to be a maintenance activity and should be accomplished under the control of an organisation approved under M.A. Subpart F, employing procedures approved by the CAA RM.</i></p>			
<p>(b) Pentru a fi eligibile pentru instalare, componentele scoase din aeronava pot fi emise un Formular 1 AAC de către o organizație aprobată corespunzător, în urma unei evaluări satisfăcătoare. <i>(b). To be eligible for installation, components removed from such aircraft may be issued with the CAA Form 1 by an appropriately rated organisation following a satisfactory assessment.</i></p>			
<p>(c) Cel puțin, evaluarea va trebui să satisfacă standardele prevăzute la punctele 2.5 și 2.6, după caz. Acest lucru ar trebui să includă, dacă este cunoscut, posibilitatea de planificare a întreținerii programate, necesară pentru a respecta programul de întreținere aplicabil aeronavei pe care trebuie să fie instalată componenta. <i>(c). As a minimum, the assessment will need to satisfy the standards set out in paragraphs 2.5 and 2.6 as appropriate. This should, where known, include the possible need for the alignment of scheduled maintenance that may be necessary to comply with the maintenance programme applicable to the aircraft on which the component is to be installed.</i></p>			
<p>(d) Indiferent dacă aeronava deține un certificat de navigabilitate sau nu, organizația responsabilă pentru certificarea oricărei componente îndepărtate ar trebui să se asigure că modul în care componentele au fost scoase și stocate sunt compatibile cu standardele cerute de M.A.Subpartea F.</p>			



<p>(d) Irrespective of whether the aircraft holds a certificate of airworthiness or not, the organisation responsible for certifying any removed component should satisfy itself that the manner in which the components were removed and stored are compatible with the standards required by M.A. Subpart F.</p>			
<p>(e) Ar trebui formulat un plan structurat pentru controlul procesului de dezasamblare a aeronavei. Dezasamblarea trebuie să fie efectuată de o organizație evaluată corespunzător sub supravegherea personalului de certificare, care se va asigura că componentele aeronavei sunt scoase și documentate într-o manieră structurată, în conformitate cu datele de întreținere și planul de dezasamblare.</p> <p><i>(e) A structured plan should be formulated to control the aircraft disassembly process. The disassembly is to be carried out by an appropriately rated organisation under the supervision of certifying staff, who will ensure that the aircraft components are removed and documented in a structured manner in accordance with the appropriate maintenance data and disassembly plan.</i></p>			
<p>(f) Toate defectele înregistrate a aeronavei ar trebui revizuite și trebuie luate în vedere efectele posibile pe care acestea le pot avea asupra funcționalității normale și de stocare ale componentelor demontate</p> <p><i>(f) All recorded aircraft defects should be reviewed and the possible effects these may have on both normal and standby functions of removed components are to be considered.</i></p>			
<p>(g) Documentația relevantă de control trebuie utilizată în detaliu în planul de dezasamblare, pentru a facilita înregistrarea tuturor acțiunilor de întreținere și eliminarea componentelor efectuate în timpul procesului de demontare. Componentele considerate a fi inutilizabile trebuie identificate ca atare și puse în carantină în așteptarea unei decizii cu privire la acțiunile care trebuie luate. Înregistrările întreținerii realizate pentru a stabili capacitatea de utilizabilitate fac parte din istoricul de întreținere a componentelor.</p> <p><i>(g) Dedicated control documentation is to be used as detailed by the disassembly plan, to facilitate the recording of all maintenance actions and component removals performed during the disassembly process. Components found to be unserviceable are to be identified as such and quarantined pending a decision on the actions to be taken. Records of the maintenance accomplished to establish serviceability are to form part of the component maintenance history.</i></p>			
<p>(h) Facilități adecvate M.A.Subpartea F pentru demontarea și depozitarea componentelor demontate trebuie să includă condiții de mediu adecvate, iluminat, echipamente de acces, scule de aeronave și instalații de depozitare pentru lucrările care urmează să fie întreprinse. Deși poate fi acceptat demontarea componentelor, în condițiile de mediu locale, fără a beneficia de o instalație închisă, demontarea ulterioară (dacă este necesar) și depozitarea componentelor ar trebui să fie în conformitate cu recomandările producătorului.</p> <p><i>(h). Suitable M.A. Subpart F facilities for the removal and storage of removed components are to be used which include suitable environmental conditions, lighting, access equipment, aircraft tooling and storage facilities for the work to be undertaken. While it may be acceptable for components to be removed, given local environmental conditions, without the benefit of an enclosed facility subsequent disassembly (if required) and storage of the components should be in accordance with the manufacturer's recommendations</i></p>			
<p>2.8. Componentele aeronavelor uzate menținute de organizații neaprobată în conformitate cu M.A.Subpartea F, Partea 145 sau Partea CAO.</p> <p><i>2.8. Used aircraft components maintained by organizations not approved in accordance with M.A Subpart F, Part-145 or Part-CAO.</i></p>			
<p>Pentru componentele folosite, întreținute de o organizație de întreținere, care nu sunt aprobate în Partea M a Subpărții F sau în Partea 145, trebuie să aveți grijă înainte de acceptarea acestor componente. În astfel de cazuri, o organizație de întreținere evaluată corespunzător în conformitate cu M.A.Subpartea F ar trebui să stabilească condiții satisfăcătoare prin:</p> <p><i>For used components maintained by a maintenance organisation not approved under Part-M Subpart F or Part-145, due care should be taken before acceptance of such components. In such cases an appropriately rated maintenance organisation approved under M.A. Subpart F should establish satisfactory conditions by:</i></p>			
<p>(a) demontarea componentei pentru o inspecție suficientă în conformitate cu datele de întreținere corespunzătoare,</p> <p><i>(a). dismantling the component for sufficient inspection in accordance with the appropriate maintenance data,</i></p>			
<p>(b) înlocuirea tuturor componentelor cu durată de viață de serviciu limitată, atunci când nu există dovezi satisfăcătoare de viață utilizate și / sau componentele sunt într-o stare nesatisfăcătoare,</p> <p><i>(b). replacing of all service life-limited components when no satisfactory evidence of life used is available and/or the components are in an unsatisfactory condition,</i></p>			
<p>(c) reasamblarea și testarea, după caz, a componentei,</p> <p><i>(c). reassembling and testing as necessary the component,</i></p>			
<p>(d) completarea tuturor cerințelor de certificare specificate în M.A.613.</p> <p><i>(d). completing all certification requirements as specified in M.A.613.</i></p>			



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
20

	<p>În cazul componentelor utilizate întreținute de o stație de reparație FAA Partea 145 (SUA) sau de organizații de întreținere omologate TCCA CAR573 (Canada) care nu dețin o aprobare Partea 145 sau M.A Subpartea F, condițiile (a) până la (d) descrise mai sus, pot fi înlocuite cu următoarele condiții:</p> <p><i>In the case of used components maintained by an FAA Part-145 repair station (USA) or by TCCA CAR573 approved maintenance organizations (Canada) that does not hold an Part-145 or M.A. Subpart F approval, the conditions (a) through (d) described above may be replaced by the following conditions:</i></p> <p>(a) disponibilitatea unui 8130-3 (FAA) sau TCCA 24-0078 (TCCA) sau unui certificat autorizat de punere în exploatare Formular Form 1 (TCCA), <i>availability of an 8130-3 (FAA) or TCCA 24-0078 (TCCA) or an Authorized Release Certificate Form One (TCCA).</i></p> <p>(b) verificarea conformității cu toate directivele de navigabilitate aplicabile, <i>verification of compliance with all applicable airworthiness directives.</i></p> <p>(c) verificarea dacă componenta nu conține reparații sau modificări care nu au fost aprobate în conformitate cu Partea 21, <i>verification that the component does not contain repairs or modifications that have not been approved in accordance with Part-21.</i></p> <p>(d) inspecția pentru condiții satisfăcătoare, inclusiv deteriorare, coroziune sau scurgere, <i>inspection for satisfactory condition including in particular damage, corrosion or leakage.</i></p> <p>(e) emiterea unui Formular 1 AAC în conformitate cu alineatele 2.2, 2.3 și 2.4. <i>(e) issuance of the Form 1 AAC in compliance with paragraphs 2.2, 2.3 and 2.4.</i></p> <p>Aceste cerințe atenuate se bazează pe faptul că creditul poate fi luat pentru capacitățile lor tehnice și pentru supravegherea autorității competente, așa cum atestă următoarele documente:</p> <p><i>These alleviated requirements are based on the fact that credit can be taken for their technical capabilities and their competent authority oversight, as attested by the following documents:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Ghidul anexei de întreținere (MAG) între FAA și EASA, <i>- Maintenance Annex Guidance (MAG) between the FAA and EASA,</i>- Ghidul anexei de întreținere (MAG) între EASA și TCCA, <i>- Maintenance Annex Guidance (MAG) between the EASA and TCCA.</i> <p>2.9. Utilizarea componentelor de aeronavă scoase de pe o aeronavă implicată într-un accident sau incident. Aceste componente trebuie utilizate numai cu un Formular 1 AAC, atunci când sunt prelucrate în conformitate cu punctul 2.7 și o comandă de lucru specifică, inclusiv toate testele și inspecțiile suplimentare necesare în urma accidentului sau incidentului. O astfel de comandă de lucru poate necesita implicarea titularului TC sau al producătorului original, după caz. Aceste ordine de lucru ar trebui menționată în blocul 12.</p> <p><i>2.9. Used aircraft components removed from an aircraft involved in an accident or incident. Such components should only be issued with the CAA Form 1 when processed in accordance with paragraph 2.7 and a specific work order including all additional necessary tests and inspections made necessary by the accident or incident. Such a work order may require input from the TC holder or original manufacturer as appropriate. This work order should be referenced in block 12.</i></p>				
12.3.	<p>3. Un certificat nu trebuie eliberat pentru nici o componentă atunci când se știe că componenta nu poate fi verificată, cu excepția cazului în care o componentă este supusă unei serii de procese de întreținere la mai multe organizații de întreținere aprobate, iar componenta are nevoie de un certificat pentru procesul de întreținere anterior efectuat pentru următoarea organizație de întreținere aprobată, care să accepte componenta pentru procesele de întreținere ulterioare. Într-un astfel de caz, o declarație clară de limitare ar trebui să fie avizată în bloc.</p> <p><i>3. A certificate should not be issued for any component when it is known that the component is unserviceable except in the case of a component undergoing a series of maintenance processes at several approved maintenance organizations and the component needs a certificate for the previous maintenance process carried out for the next approved maintenance organisation to accept the component for subsequent maintenance processes. In such a case, a clear statement of limitation should be endorsed in block.</i></p>	AMC M.A.613(a)(3)			
12.4.	<p>4. Certificatul trebuie utilizat în scopuri de export / import, precum și în scopuri interne și servește ca certificat oficial pentru componente de la producătorul / organizația de întreținere la utilizatori. Acesta trebuie eliberat numai de organizațiile aprobate de către un CAA RM sau de către agenție, după cum este aplicabil în sfera de aplicare a aprobării.</p> <p>5. <i>The certificate is to be used for export/import purposes, as well as for domestic purposes, and serves as an official certificate for components from the manufacturer/maintenance organisation to users. It should only be issued by organizations approved by a CAA RM or the Agency as applicable within the scope of the approval.</i></p>	AMC M.A.613(a)(4)			



13.	EVIDENȚE DE ÎNȚREȚINERE ȘI DE EVALUARE A NAVIGABILITĂȚII <i>Maintenance and airworthiness review records</i>	M.A.614			
13.1.	Organizația de întreținere aprobată înregistrează toate detaliile lucrărilor efectuate. Se păstrează înregistrările necesare pentru dovedirea tuturor cerințelor pentru eliberarea certificatului de punere în serviciu, inclusiv documentele de punere ale subcontractorului și pentru eliberarea oricărui certificat de evaluare a navigabilității și a recomandărilor. <i>The approved maintenance organisation shall record all details of work carried out. Records necessary to prove all requirements have been met for the issue of the certificate of release to service including the subcontractor's release documents and for the issue of any airworthiness review certificate and recommendation shall be retained.</i>	M.A.614(a)			
13.2.	Organizația de întreținere aprobată furnizează o copie a fiecărei CRS proprietarului sau operatorului aeronavei, împreună cu o copie a oricăror înregistrări detaliate de întreținere asociate lucrărilor efectuate și necesare pentru a demonstra conformitatea cu punctul M.A.305. <i>The approved maintenance organisation shall provide a copy of each CRS to the aircraft owner or operator, together with a copy of any detailed maintenance records associated with the work carried out and necessary to demonstrate compliance with point M.A.305.</i>	M.A.614(b)			
13.3.	Organizația de întreținere aprobată va păstra o copie a tuturor înregistrărilor de întreținere și a tuturor datelor de întreținere asociate timp de 3 (trei) ani de la data la care aeronava sau componenta aeronavei la care se referă lucrarea, a fost eliberată de la organizația de întreținere aprobată. În plus, aceasta păstrează o copie a tuturor înregistrărilor referitoare la eliberarea recomandărilor și certificatelor de examinare a navigabilității timp de 3 (trei) ani de la data emiterii și furnizează o copie a acestora proprietarului aeronavei. <i>The approved maintenance organisation shall retain a copy of all maintenance records and any associated maintenance data for three years from the date the aircraft or aircraft component to which the work relates was released from the approved maintenance organisation. In addition, it shall retain a copy of all the records related to the issue of recommendations and airworthiness review certificates for three years from the date of issue and shall provide a copy of them to the owner of the aircraft.</i>	M.A.614(c)			
13.4.	5. Înregistrările din acest punct se păstrează într-o manieră care să asigure protecția împotriva distrugerii, modificărilor și furtului. <i>1. The records under this point shall be stored in a manner that ensures protection from damage, alteration, and theft.</i>	M.A.614(c)(1)			
	6. Toate hardware-le computerului utilizat pentru a asigura backup-ul vor fi păstrate într-o locație diferită de cea care conține datele de lucru, într-un mediu care asigură să rămână în stare bună. <i>2. All computer hardware used to ensure backup shall be stored in a different location from that containing the working data in an environment that ensures they remain in good condition.</i>	M.A.614(c)(2)			
	7. În cazul în care o organizație de întreținere aprobată își încheie activitatea, toate înregistrările de întreținere păstrate în ultimii trei ani sunt distribuite ultimului proprietar sau client al aeronavei sau componentei respective sau se păstrează conform specificațiilor AAC RM. <i>3. Where an approved maintenance organisation terminates its operation, all retained maintenance records covering the last three years shall be distributed to the last owner or customer of the respective aircraft or component or shall be stored as specified by the CAA RM.</i>	M.A.614(c)(3)			
13.5.	1. Înregistrările executate și păstrate în mod corespunzător oferă proprietarilor, operatorilor și personalului de întreținere informații esențiale pentru controlul întreținerii neprogramate și programate, și rezolvarea problemelor pentru a elimina necesitatea reexaminării și reevaluării pentru a restabili navigabilitatea. <i>1. Properly executed and retained records provide owners, operators and maintenance personnel with information essential in controlling unscheduled and scheduled maintenance, and troubleshooting to eliminate the need for re-inspection and rework to establish airworthiness.</i>	AMC M.A.614(a)(1)			
	2. Obiectivul principal este de a avea înregistrări sigure și ușor de recuperat cu conținut cuprinzător și lizibil. Înregistrarea aeronavei trebuie să conțină detalii de bază despre toate componentele serializate ale aeronavei și toate celelalte componente semnificative instalate ale aeronavelor, pentru a asigura trasabilitatea documentației de componente a aeronavei instalate și a datelor de întreținere asociate M.A.304. <i>2. The prime objective is to have secure and easily retrievable records with comprehensive and legible contents. The aircraft record should contain basic details of all serialized aircraft components and all other significant aircraft components installed, to ensure traceability to such installed aircraft component documentation and associated M.A.304 maintenance data.</i>	AMC M.A.614(a)(2)			



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
22

	<p>1. Înregistrarea de întreținere poate fi pe hârtie sau pe un sistem computerizat, fie orice combinație a ambelor. Înregistrările trebuie să rămână lizibile pe toată perioada de păstrare necesară.</p> <p><i>3. The maintenance record can be either a paper or computer system or any combination of both. The records should remain legible throughout the required retention period.</i></p>	AMC M.A.614(a)(3)			
	<p>2. Pentru sistemele de hârtie ar trebui să folosească un material solid, care poate rezista la manipulare și de depozitare normale.</p> <p><i>4. Paper systems should use robust material which can withstand normal handling and filing.</i></p>	AMC M.A.614(a)(4)			
	<p>3. Sistemele informatice pot fi utilizate pentru a controla întreținerea și / sau înregistrarea detaliilor lucrărilor de întreținere efectuate. Sistemele de calcul utilizate pentru întreținere ar trebui să aibă cel puțin un sistem de rezervă care trebuie să fie actualizat cel puțin în 24 de ore de la orice întreținere. Fiecare terminal trebuie să conțină un program securizat împotriva capacității personalului neautorizat de a modifica baza de date.</p> <p><i>5. Computer systems may be used to control maintenance and/or record details of maintenance work carried out. Computer systems used for maintenance should have at least one backup system which should be updated at least within 24 hours of any maintenance. Each terminal is required to contain programme safeguards against the ability of unauthorized personnel to alter the database.</i></p>	AMC M.A.614(a)(5)			
13.6.	<p>Datele de întreținere asociate sunt informații specifice, cum ar fi date despre reparații și modificări. Aceasta nu necesită în mod necesar păstrarea tuturor manualelor de întreținere a aeronavelor, a manualului de întreținere a componentelor, a cataloagelor de piese etc. emise de titularul TC sau de titularul STC. Înregistrările de întreținere ar trebui să se refere la statutul de revizuire a datelor utilizate.</p> <p><i>Associated maintenance data is specific information such as repair and modification data. This does not necessarily require the retention of all aircraft maintenance manual, component maintenance manual, parts catalogue etc. issued by the TC holder or STC holder. Maintenance records should refer to the revision status of the data used.</i></p>	AMC M.A.614(c)			
14.	<p>PRIVILEGIILE ORGANIZAȚIEI</p> <p><i>Privileges of the organization</i></p>	M.A.615			
14.1.	<p>Organizația de întreținere aprobată în conformitate cu Secția A, Subpartea F la această Anexă (Partea M), poate:</p> <p><i>The maintenance organisation approved in accordance with Section A, Subpart F of this Annex may:</i></p>	M.A.615			
	<p>întreține orice aeronavă și / sau componentă pentru care este aprobată în locațiile specificate în certificatul de aprobare și în Manualul organizației de întreținere;</p> <p><i>maintain any aircraft and/or component for which it is approved at the locations specified in the approval certificate and the maintenance organisation manual (MOM);</i></p>	M.A.615(a)			
	<p>asigura efectuarea serviciilor specializate aflate sub controlul sistemului de calitate organizației de întreținere la organizația subcontractantă, calificată în mod corespunzător, cu condiția ca procedurile adecvate să fie stabilite ca parte a Manualului de prezentare a organizației de întreținere aprobat direct de AAC RM;</p> <p><i>arrange for the performance of specialized services under the control of the maintenance organisation at another organisation appropriately qualified, subject to appropriate procedures being established as part of the Maintenance Organisation Manual (MOM) approved by the CAA RM directly;</i></p>	M.A.615(b)			
	<p>întreține orice aeronavă și / sau componentă pentru care este aprobată în orice locație, sub rezerva necesității unei astfel de întreținerii, care rezultă fie din starea inutilizabilă a aeronavei, fie din necesitatea de a sprijini întreținerea ocazională, sub rezerva condițiilor specificate în Manualul organizației de întreținerii (MOM);</p> <p><i>maintain any aircraft and/or component for which it is approved at any location subject to the need of such maintenance arising either from the unserviceability of the aircraft or from the necessity of supporting occasional maintenance, subject to the conditions specified in the Maintenance Organisation Manual (MOM);</i></p>	M.A.615(c)			
	<p>emite certificate de dare în exploatare (CRS) la încheierea lucrărilor de întreținere, în conformitate cu punctul M.A.612 sau M.A.613;</p> <p><i>issue certificates of release to service (CRS) on completion of maintenance, in accordance with point M.A.612 or M.A.613;</i></p>	M.A.615(d)			
	<p>dacă este aprobat în mod special să facă acest lucru pentru aeronavele ELA1 care nu sunt implicate în operațiuni comerciale, efectuați revizuirii ale navigabilității și emiteți certificatul de revizuire a navigabilității corespunzător în conformitate cu condițiile specificate la punctul ML.A.903.</p> <p><i>if specifically approved to do so for ELA1 aircraft not involved in commercial operations, perform airworthiness reviews and issue the corresponding airworthiness review certificate in accordance with the conditions specified in point ML.A.903.</i></p>	M.A.615(e)			
14.2.	<p>M.A.615 precizează că organizația va întreține o aeronavă sau o componentă pentru care este aprobată doar atunci când toate instalațiile, echipamentele, uneltele, materialele, datele de întreținere și personalul de certificare necesare sunt disponibile.</p>	GM M.A.615			



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
23

	<p>M.A.615 states that the organisation shall only maintain an aircraft or component for which it is approved when all the necessary facilities, equipment, tooling, material, maintenance data, and certifying staff are available.</p> <p>Această prevedere este destinată să acopere situația în care organizația mai mare poate să nu dețină temporar toate instrumentele, echipamentele, etc. necesare pentru un tip de aeronavă sau o variantă specificată în aprobarea organizației. Acest alineat înseamnă că autoritatea competentă nu a modificat aprobarea pentru a șterge tipul sau variantele aeronavei, pe motiv că este o situație temporară și există un angajament din partea organizației de a re-achiziționa instrumente, echipamente etc. înainte de a efectua întreținerea, tipul poate recăpătat.</p> <p><i>This provision is intended to cover the situation where the larger organisation may temporarily not hold all the necessary tools, equipment, etc. for an aircraft type or variant specified in the organization's approval. This paragraph means that the CAA RM need not amend the approval to delete the aircraft type or variants on the basis that it is a temporary situation and there is a commitment from the organisation to re-acquire tools, equipment, etc. before maintenance on the type may recommence.</i></p>			
14.3.	<p>M.A.615(a) se aplică, de asemenea, instalațiilor care nu pot fi aprobate individual de autoritatea competentă, precum cele descrise în AMC M.A.605(a) pentru aeronavele ELA2.</p> <p><i>M.A.615(a) applies also to facilities which may not be individually approved by the competent authority, such as those described in AMC M.A.605(a) for ELA2 aircraft.</i></p>	GM M.A.615(a)		
14.4.	<p>M.A.615(b) se referă la lucrările efectuate de o altă organizație care nu este aprobată în mod corespunzător în conformitate cu M.A.Subpartea F sau Partea 145 pentru a efectua astfel de sarcini.</p> <p><i>M.A.615(b) se referă la lucrările efectuate de o altă organizație care nu este aprobată în mod corespunzător în conformitate cu M.A.Subpartea F sau Partea 145 pentru a efectua astfel de sarcini.</i></p> <p>Intenția este de a permite acceptarea serviciilor de întreținere specializate, cum ar fi, fără a se limita la, teste nedistructive, tratare a suprafeței, tratare termică, sudare, fabricarea pieselor specificate pentru reparații și modificări minore etc., fără necesitatea aprobării Subpartea F pentru aceste sarcini.</p> <p><i>The intent is to permit the acceptance of specialised maintenance services, such as, but not limited to, non-destructive testing, surface treatment, heat-treatment, welding, fabrication of specified parts for minor repairs and modifications, etc., without the need of Subpart F approval for those tasks.</i></p> <p>Cerința ca organizația care efectuează serviciile specializate trebuie să fie „calificată corespunzător” înseamnă că trebuie să îndeplinească un standard recunoscut oficial sau, în caz contrar, ar trebui să fie acceptabilă pentru autoritatea competentă (prin aprobarea Manualul Organizației de întreținere).</p> <p><i>The requirement that the organisation performing the specialised services must be 'appropriately qualified' means that it should meet an officially recognised standard or, otherwise, it should be acceptable to the competent authority (through the approval of the Maintenance Organisation Manual).</i></p> <p>”Sub controlul organizației aprobate conform M.A. Subpartea F” înseamnă că organizația aprobate conform M.A.Subpartea F ar trebui să investigheze capacitatea organizației subcontractate (inclusiv calificări, instalații, echipamente și materiale) și să se asigure că o astfel de organizație:</p> <p><i>'Under the control of the Subpart F organisation' means that the Subpart F organisation should investigate the capability of the subcontracted organisation (including qualifications, facilities, equipment and materials) and ensure that such organisation:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Primește instrucțiuni de întreținere corespunzătoare și date de întreținere pentru sarcina care trebuie îndeplinită; <i>— Receives appropriate maintenance instructions and maintenance data for the task to be performed;</i>- Înregistrează în mod corespunzător întreținerea efectuată în registrele de navigabilitate din organizația aprobată conform M.A.Subpartea F. <i>— Properly records the maintenance performed in the Subpart F airworthiness records;</i>- Notifică organizația aprobate conform M.A. Subpartea F despre orice abatere sau neconformitate apărută în timpul unei astfel de întreținerii. <i>— Notifies the Subpart F organisation for any deviation or non-conformity, which has arisen during such maintenance.</i> <p>CRS poate fi emis fie la subcontractanți, fie la instalația organizației, de către personalul de certificare autorizat și întotdeauna sub referința organizației aprobate conform M.A.Subpartea F.</p> <p><i>The CRS may be issued either at the subcontractors or at the organisation facility by authorised certifying staff, and always under the M.A. Subpart F organisation reference.</i></p> <p>În mod normal, un astfel de personal vine de la organizația aprobată conform M.A. Subpartea F, dar poate fi altfel o persoană de la subcontractant care îndeplinește standardul de certificare a personalului organizației M.A. Subpartea</p>	AMC M.A.615(b)		



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
24

	<p>F, care este el însuși aprobat de către autoritatea competentă prin intermediul Manualului organizației de întreținere. <i>Such staff would normally come from the M.A. Subpart F organisation but may otherwise be a person from the subcontractor who meets the M.A. Subpart F organisation certifying staff standard which itself is approved by the competent authority via the Maintenance Organisation Manual.</i></p> <p>Organizațiile de servicii specializate subcontractate ar trebui să fie listate în Manualul organizației de întreținere aprobate conform M.A.Subpartea F, împreună cu calificările acestora și controlul aferent al procedurilor. <i>Subcontracted specialised services organisations should be listed in the Maintenance Organisation Manual of the Subpart F organisation together with their qualifications, and the associated control procedures.</i></p>			
15.	REVIZUIREA ORGANIZAȚIONALĂ <i>Organizational review</i>	M.A.616		
15.1.	<p>Pentru a se asigura că organizația de întreținere aprobată continuă să fie în conformitate cu cerințele acestei Subpărți, aceasta va organiza, în mod regulat, revizuirii organizaționale. <i>To ensure that the approved maintenance organisation continues to meet the requirements of this Subpart, it shall organize, on a regular basis, organizational reviews.</i></p>	M.A.616		
15.2.	<p>1. Obiectivele principale ale revizuirii organizaționale sunt de a permite organizației de întreținere aprobate să se asigure că poate livra un produs sigur și că organizația de întreținere aprobată rămâne în conformitate cu cerințele reglementărilor. <i>1. The primary objectives of the organizational review are to enable the approved maintenance organisation to ensure that it can deliver a safe product and that approved maintenance organisation remains in compliance with the requirements.</i></p> <p>2. Organizația de întreținere aprobată ar trebui să identifice: <i>2. The approved maintenance organisation should identify:</i></p> <p>2.1. persoana responsabilă de revizuirea organizațională; <i>2.1. the person responsible for the organizational review;</i></p> <p>2.2. frecvența revizuirilor; <i>2.2. the frequency of the reviews;</i></p> <p>2.3. scopul și conținutul revizuirilor; <i>2.3. the scope and content of the reviews;</i></p> <p>2.4. persoanele care efectuează revizuirile; <i>2.4. the persons accomplishing the reviews;</i></p> <p>2.5. procedura de planificare, efectuare și prelucrare a rezultatelor revizuirii; și, <i>2.5. the procedure for planning, performing and processing review findings; and,</i></p> <p>2.6. procedura de asigurare a acțiunilor corective este realizată în intervalul de timp adecvat. <i>2.6. the procedure for ensuring corrective actions are carried out in the appropriate time frame</i></p> <p>3. Sistemul de calitate al organizației, astfel cum este specificat în Partea 145, asigură o structură de bază acceptabilă pentru sistemul de revizuire organizațională pentru organizațiile de întreținere cu mai mult de 10 angajați, dependentă de complexitatea organizației. <i>3. The organisation quality system as specified in Part-145 provides an acceptable basic structure for the organizational review system for organizations with more than 10 maintenance staff, dependent upon the complexity of the organisation.</i></p>	AMC M.A.616		
	<p>4. Apendicele VIII la AMC M.A.616 ar trebui să fie utilizate pentru a gestiona revizuirile organizaționale <i>4. Appendix VIII to AMC M.A.616 should be used to manage the organizational reviews.</i></p> <p>Aceasta se aplică numai organizațiilor cu mai puțin de 10 membri ai personalului de întreținere. Pentru organizațiile mai mari, ar trebui utilizate principiile și practicile unui sistem de calitate independent <i>This is only applicable to organizations with less than 10 maintenance staff members. For larger organizations, the principles and practices of an independent quality system should be used.</i></p>	Apendicele VIII la AMC M.A.616		
16.	MODIFICĂRI ALE APROBĂRII ORGANIZAȚIEI DE ÎNTREȚINERE <i>Changes to the approved maintenance Organisation</i>	M.A.617		
16.1.	<p>Pentru a permite AAC RM să determine conformitatea continuă cu prezenta Partea, organizația de întreținere aprobată va notifica AAC RM despre orice propunere de a efectua oricare dintre următoarele modificări, înainte ca aceste modificări să fie executate: <i>In order to enable the competent authority to determine continued compliance with this Part, the approved maintenance organisation shall notify it of any proposal to carry out any of the following changes, before such changes take place:</i></p> <p>1. numele organizației;</p>	M.A.617		



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
25

	1. the name of the organisation;			
	2. locația organizației; 2. the location of the organisation;			
	3. locații suplimentare ale organizației; 3. additional locations of the organisation;			
	4. managerul responsabil; 4. the accountable manager;			
	5. oricare dintre persoanele menționate în punctul M.A. 606(b); 5. any of the persons specified in point M.A. 606(b);			
	6. instalațiile, echipamentele, instrumentele, materialul, procedurile, domeniul de lucru, personalului de certificare și personalul de evaluare a navigabilității care ar putea afecta aprobarea. 6. the facilities, equipment, tools, material, procedures, work scope, certifying staff and airworthiness review staff that could affect the approval.			
	În cazul modificărilor propuse de personal necunoscut anterior conducerii, aceste modificări sunt notificate cât mai curând posibil. <i>In the case of proposed changes in personnel not known to the management beforehand, these changes shall be notified at the earliest opportunity.</i>			
16.2.	Autoritatea competentă ar trebui să fie notificată adecvat cu privire la orice modificare propusă pentru a permite organizației de întreținere să rămână aprobată, dacă a fost agreată de autoritatea competentă în timpul negocierilor cu privire la oricare dintre modificările specificate. Fără acest alineat, aprobarea ar fi suspendată automat în toate cazurile. <i>The competent authority should be given adequate notification of any proposed changes in order to enable the maintenance organisation to remain approved if agreed by the competent authority during negotiations about any of the specified changes. Without this paragraph the approval would automatically be suspended in all cases.</i>	AMC M.A.617		
17.	VALABILITATEA CONTINUĂ A APROBĂRII <i>Continued validity of approval</i>	M.A.618		
17.1.	(a) Aprobarea este emisă pentru o durată nelimitată. Aceasta rămâne valabilă sub rezerva: <i>(a). The approval shall be issued for an unlimited duration. It shall remain valid subject to:</i>	M.A.618(a)		
	1.organizația rămâne în conformitate cu prezenta Parte, în conformitate cu dispozițiile referitoare la tratarea constatărilor, astfel cum se specifică la punctul M.A. 619 și; <i>1. the organisation remaining in compliance with this Part, in accordance with the provisions related to the handling of findings as specified under point M.A. 619, and;</i>	M.A.618(a)(1)		
	2. Autoritatea competente are acces la organizație pentru a determina respectarea continuă a prezentei Părți și; <i>2. the competent authority being granted access to the organisation to determine continued compliance with this Part, and;</i>	M.A.618(a)(2)		
	3. Aprobarea nu a fost predată sau revocată; <i>3. the approval not being surrendered or revoked;</i>	M.A.618(a)(3)		
	(b) La predare sau revocare, certificatul de omologare este returnat AAC RM. <i>(b). Upon surrender or revocation, the approval certificate shall be returned to the CAA RM.</i>	M.A.618(b)		
18.	CONSTATĂRI <i>Findings</i>	M.A.619		
18.1.	O constatare de nivel 1 este orice constatare de neconformitate semnificativă cu cerințele prezentei anexe și ale anexei Vb (partea ML) care scade standardul de siguranță și periclitează grav siguranța zborului. <i>A level 1 finding is any finding of significant non-compliance with the requirements of this Annex and Annex Vb (Part-ML) which lowers the safety standard and seriously endangers flight safety.</i>	M.A.619(a)		
	O constatare de nivel 2 este orice constatare de nerespectare a cerințelor din prezenta anexă și din anexa Vb (partea ML) care poate reduce standardul de siguranță și poate pune în pericol siguranța zborului. <i>A level 2 finding is any finding of non-compliance with the requirements of this Annex and Annex Vb (Part-ML) which may lower the safety standard and may endanger flight safety.</i>	M.A.619(b)		
	După primirea notificării constatărilor în conformitate cu punctul M.B.605, titularul autorizației organizației de întreținere trebuie să definească un plan de acțiuni corective și să demonstreze acțiuni corective spre satisfacția autorității competente într-un termen convenit cu această autoritate. <i>After receipt of notification of findings according to point M.B.605, the holder of the maintenance organisation approval shall define a corrective action plan and demonstrate corrective action to the satisfaction of the competent authority within a period agreed with this authority.</i>	M.A.619(c)		



Autorizarea inițială, modificarea și supravegherea continuă a organizațiilor de întreținere Partea M, Subpartea F

AAC
PI – AIR.MF
26

Note: <i>Remarks:</i>					
Recomandări: Recommendations: Se recomandă aprobarea/emiterea inițială/modificarea/supravegherea continuă a Certificatului de Autorizare conform Partea MF <i>Its recommended approval/Initial grant/change/surveillance of the Part-MF approval Certificate.</i>					
Inspectorul DN: <i>Inspector AW:</i>	_____	Semnătura: <i>Signature:</i>	_____	Data: <i>Date:</i>	_____
Avizat: <i>Advised:</i>					
Pentru CAA RM: For CAA RM:	_____	Semnătura: <i>Signature:</i>	_____	Data: <i>Date:</i>	_____
Pentru CAA RM: For CAA RM:	_____	Semnătura: <i>Signature:</i>	_____	Data: <i>Date:</i>	_____
Pentru CAA RM: For CAA RM:	_____	Semnătura: <i>Signature:</i>	_____	Data: <i>Date:</i>	_____