



AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ
A REPUBLICII MOLDOVA

Proceduri și **I**nstrucțiuni **A**eronautice **C**ivile

PIAC – AW–MP

**Aprobarea și controlul programelor de
întreținere a aeronavelor (AMP)**



**Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor
(AMP)**

AAC
PIAC-AW-MP
2



MONITORUL OFICIAL
AL
REPUBLICII MOLDOVA Nr. 504-507 (10679-10682)

PARTEA III

9 octombrie 2026

Acte ale Autorității Aeronautice Civile a Republicii Moldova

852 ORDIN

**cu privire la aprobarea Procedurilor și Instrucțiunilor
Aeronautice Civile „Aprobarea și controlul programelor
de întreținere a aeronavelor” (PIAC-AW-MP), Ediția 01**

În temeiul art. 7 alin (3) pct. 1) lit. b) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 și pct. 10 subpct. 1) lit. b) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 133/2019, întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate administrativă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile, în scopul asigurării implementării Hotărârii Guvernului nr. 465/2025 pentru aprobarea Regulamentului privind continuitatea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea organizațiilor și a

personalului cu atribuții în domeniu,

ORDON:

1. Se aprobă Procedurile și Instrucțiunile Aeronautice Civile „Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor” (PIAC-AW-MP), Ediția 01, conform anexei la prezentul ordin.

2. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate anexa la prezentul ordin prin publicarea pe site-ul web oficial www.caa.md, la compartimentul „Cadrul normativ/PIAC”.

3. Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

DIRECTOR

Evgheni KOSTEȚKI

Nr. 49/GEN. Chișinău, 6 octombrie 2026.

	Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor (AMP)	AAC
		PIAC–AW-MP
		3

CUPRINS

CUPRINS	3
INDEXUL AMENDAMENTELOR	4
REGULI DE AMENDARE.....	5
CAPITOLUL I. PREVEDERI GENERALE	6
1. Scopul	6
2. Domeniul de aplicare	6
3. Noțiuni.....	6
4. Documente de referință (internaționale, naționale, interne).....	8
5. Dispoziții tranzitorii și stabilirea cadrului aplicabil	8
CAPITOLUL II. CERINȚE PENTRU PROGRAMUL DE ÎNTREȚINERE	8
6. Principii generale	8
7. Surse de date și integrarea cerințelor obligatorii.....	9
8. Structura și prezentarea AMP	10
9. Variații și extensii (overrun)	12
10. Extinderea intervalelor de întreținere / Reducerea intervalelor de întreținere (optimizare AMP)	13
11. Program de fiabilitate și evaluarea eficacității AMP	14
12. Cerințe suplimentare pentru structuri și aeronave îmbătrânite (Part-26, după caz)	15
13. Program de stocare / conservare și reluare în serviciu.....	15
14. Monitorizarea sănătății motorului și a parametrilor tehnici (după caz)	16
CAPITOLUL III. PROCESUL AAC DE APROBARE ȘI SUPRAVEGHERE A AMP.....	16
15. Responsabilități	16
16. Aprobarea inițială a AMP	17
17. Evaluarea tehnică.....	17
18. Decizia AAC.....	18
19. Aprobarea amendamentelor (modificări AMP).....	19
20. Aprobarea indirectă (dacă este aplicabilă)	20
21. Transfer de aeronavă / schimbare program – Bridging/Alignment.....	20
22. Supraveghere continuă	21
23. Limitarea, suspendarea sau retragerea aprobării AMP	21
24. Anexe	21



**Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor
(AMP)**

AAC
PIAC-AW-MP
4

INDEXUL AMENDAMENTELOR

Nr. crt.	Numărul ediției/ amendamentului	Data intrării în vigoare / Ordinul de aprobare	Numele persoanei care a introdus amendamentul	Semnătura
1.	Ediția 01			

	Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor (AMP)	AAC
		PIAC-AW-MP
		5

REGULI DE AMENDARE

1. Modificarea prevederilor PIAC-AW-MP se poate face numai prin amendament.
2. Amendamentul se aprobă prin ordinul general al Directorului Autorității Aeronautice Civile.
3. După aprobarea amendamentului și publicarea ordinului general în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, fiecare deținător al PIAC-AW-MP va introduce noile pagini emise și va distruge paginile înlocuite.
4. Se emite o nouă ediție a PIAC-AW-MP dacă volumul modificărilor depășește 30% din conținutul acesteia.



CAPITOLUL I. PREVEDERI GENERALE

1. Scopul

1.1. Prezenta procedură stabilește modul în care Autoritatea Aeronautică Civilă evaluează, aprobă și supraveghează programele de întreținere ale aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova, pentru a asigura continuitatea navigabilității acestora;

1.2. Procedura are ca obiectiv asigurarea faptului că programele de întreținere:

- 1.2.1. sunt dezvoltate pe baza instrucțiunilor pentru navigabilitate continuă și a datelor obligatorii aplicabile (inclusiv directive de navigabilitate și limitări de navigabilitate);
- 1.2.2. sunt conforme cu cerințele actelor normative naționale și ale reglementărilor aplicabile;
- 1.2.3. sunt implementate, monitorizate și actualizate pe baza experienței operaționale (inclusiv rezultate de fiabilitate, defecte repetitive și schimbări operaționale).

2. Domeniul de aplicare

2.1. Prezenta procedură se aplică pentru:

- 2.1.1. aeronave înmatriculate în Republica Moldova;
- 2.1.2. operatori aerieni certificați și alți operatori, după caz;
- 2.1.3. organizații CAMO și CAO (după caz);
- 2.1.4. proprietari de aeronave și/sau operatori necomerciali, după caz.

2.2. Procedura se utilizează pentru aprobarea inițială și modificarea AMP, evaluarea solicitărilor de optimizare, transferul sau schimbarea programului și supravegherea implementării acestuia;

2.3. Procedura acoperă aprobarea directă de către AAC, aprobarea indirectă a amendamentelor numai în limitele privilegiului acceptat de AAC și supravegherea continuă a implementării AMP;

2.4. Prezenta procedură se aplică programelor de întreținere elaborate și aprobate în temeiul cerințelor Părții M.

Notă. În perioada de tranziție dintre HG nr. 641/2019 și HG nr. 465/2025, solicitările și programele se tratează potrivit actului normativ aplicabil la data depunerii și dispozițiilor tranzitorii în vigoare, fără afectarea valabilității aprobărilor existente în limitele prevăzute de legislație.

3. Noțiuni

Program de întreținere a aeronavei (AMP) – document aprobat care stabilește activitățile de întreținere programată, frecvențele/intervalele și procedurile conexe necesare pentru menținerea navigabilității aeronavei;

Program de fiabilitate – program de monitorizare a performanței tehnice a aeronavei și a componentelor, utilizat pentru a verifica eficacitatea AMP și pentru a fundamenta, după caz, optimizarea acestuia;

Variație/Extensie (overrun) – depășirea controlată a unui interval de întreținere, permisă numai în condiții și limite definite și fără afectarea cerințelor obligatorii;

Extinderea / reducerea intervalelor de întreținere – modificarea intervalelor sarcinilor de întreținere pe baza datelor operaționale și a analizelor (în special de fiabilitate), cu respectarea limitărilor de navigabilitate și a condițiilor de aprobare stabilite de AAC;

Instrucțiuni pentru navigabilitate continuă – datele de întreținere emise de deținătorul certificatului de tip, deținătorul STC sau deținătorul aprobării de proiectare pentru reparație/modificare, inclusiv limitări și condiții obligatorii;

Aeronava complexă motorizată (CMPA) – aeronavă care îndeplinește criteriile de complexitate stabilite de reglementările aplicabile (de exemplu, masă maximă, număr de locuri, echipaj minim, tip de motor etc.) ;



Verificare de tranziție și aliniere (Bridging/Alignment check) – analiză de aliniere a sarcinilor și intervalelor atunci când se schimbă operatorul sau se introduce un AMP nou, pentru a evita „goluri” de conformare și pentru a stabili pachetul de tranziție;

Limitări de navigabilitate (ALS/ALI/CDCCL/CMR) – cerințe obligatorii stabilite de proiectant sau autoritatea competentă, a căror nerespectare poate afecta siguranța; aceste sarcini/intervale sunt tratate ca obligatorii;

CPCP (program de prevenire și control al coroziunii) și DTI (inspecții bazate pe toleranța la defecte) – programe structurale specifice, incluse în AMP atunci când sunt aplicabile (de exemplu, cerințe Partea-26 pentru aeronave complexe, după caz) ;

Sarcină obligatorie – sarcină provenită dintr-o directivă de navigabilitate, ALS/ALI, CMR, CDCCL, limită de viață sau altă cerință aprobată, care nu poate fi modificată, eliminată ori extinsă decât în condițiile expres prevăzute de datele aprobate și cu aprobarea autorității competente, după caz;

LLP (Life-Limited Part) – piesă cu limită totală obligatorie de viață, care trebuie retrasă definitiv din serviciu la atingerea limitei aprobate;

HTC/TCC (Hard-Time/Time-Controlled Component) – componentă supusă unei acțiuni obligatorii de restaurare, overhaul, test, inspecție sau înlocuire la un interval stabilit; după executarea acțiunii aprobate, componenta poate reveni în serviciu, dacă nu a atins o limită LLP;

Aprobare directă – aprobarea inițială sau aprobarea unei revizii AMP emisă în mod explicit de AAC;

Aprobare indirectă – privilegiu acordat unei organizații eligibile de a aproba intern anumite revizii AMP, în limitele unei proceduri aprobate de AAC și cu respectarea obligației de notificare;

Utilizare redusă – regim de exploatare în care utilizarea reală a aeronavei este semnificativ mai mică decât ipotezele de bază ale programului și necesită evaluarea efectelor calendaristice, de mediu și de inactivitate;

Program de întreținere „off-wing” – program aplicabil unui motor, unei surse auxiliare de putere, unei elice sau unei componente după demontarea acesteia de pe aeronavă, care stabilește sarcinile, intervalele și acțiunile de inspecție, testare, restaurare, revizie generală, reparație ori înlocuire și care trebuie corelat cu programul „on-wing”, cu sistemul de planificare și cu evidențele de continuitate a navigabilității;

Revizie temporară – amendament intermediar controlat, emis între două ediții sau revizii complete ale AMP, identificat distinct și supus acelorași reguli de trasabilitate, aprobare, distribuție și încorporare ca documentul de bază;

Program pentru utilizare redusă sau ridicată (LUMP/HUMP) – adaptare a AMP, elaborată conform instrucțiunilor titularului aprobării de proiectare, atunci când utilizarea anuală reală este în afara domeniului de utilizare pe care se bazează programul;

Obiectiv de durată de serviciu (DSG), obiectiv extins de durată de serviciu (ESG) și limita de valabilitate (LOV) – limite de proiectare sau de valabilitate structurală exprimate în ore de zbor, cicluri de zbor și/sau timp calendaristic, a căror depășire este permisă numai în condițiile datelor aprobate aplicabile;

Limitări de navigabilitate privind combustibilul (FAL) – limite, sarcini și condiții obligatorii asociate prevenirii aprinderii rezervoarelor și reducerii inflamabilității, inclusiv limitările critice de control al configurației de proiectare, după caz.

Abrevieri :

AAC – Autoritatea Aeronautică Civilă;

AMP – Aircraft Maintenance Programme;

AD – Directivă de navigabilitate;

ICA – Instructions for Continuing Airworthiness;

CAMO/CAO – organizații de management al navigabilității/organizații combinate;

MRB/MRBR – Maintenance Review Board/Report;

MPD – Maintenance Planning Document.



4. Documente de referință (internaționale, naționale, interne)

4.1. Baza legală și documentele de referință ale prezentei proceduri includ, fără a se limita la:

4.1.1. Documente naționale:

- Codul aerian al Republicii Moldova;
- HG nr. 465/2025 (în măsura în care stabilește cadrul național relevant pentru CAMO/CAO și supraveghere);
- HG nr. 91/2024 (Partea-21) – pentru date de proiectare, aprobări, ICA, modificări și reparații, după caz;
- HG nr. 612/2022– pentru cerințe operaționale care pot genera cerințe suplimentare de întreținere, după caz;
- CT-SNS / cerințe Partea-26 aplicabile (când sunt aplicabile aeronavelor complexe și cerințelor de integritate structurală, după caz).

4.1.2. Documente interne AAC:

- Manualul de Management al AAC (MM-AAC) și procedurile interne aplicabile controlului documentelor (PI-AAC-MD), după caz;
- Manualul de management al Direcției Navigabilitate (MM-NAV), după caz;
- proceduri/instrucțiuni interne relevante pentru inspecții și supraveghere, după caz.

4.1.3. Documente internaționale:

- ICAO Annex 8 (Airworthiness of Aircraft);
- ICAO Doc 9760 (Airworthiness Manual);
- EASA UG.CAMO.00010-002, „User Guide for Aircraft Maintenance Programmes (AMP) approvals”, Issue 002, aprobat la 11.11.2024 – material de îndrumare pentru elaborarea, controlul, revizuirea și aprobarea AMP;
- EASA TE.CAMO.00011-002, „Aircraft Maintenance Programme (AMP) Compliance Checklist”, Issue 002 – model de verificare a conformității AMP cu M.A.302, AMC și Apendicele I la AMC M.A.302 și AMC M.B.301(b);
- Ghidul și lista de verificare EASA se utilizează ca referințe metodologice și nu înlocuiesc cadrul normativ național. Cerințele și recomandările acestora se aplică numai în măsura în care sunt compatibile cu legislația Republicii Moldova, cu domeniul Părții M și cu competențele AAC.

5. Dispoziții tranzitorii și stabilirea cadrului aplicabil

5.1. AAC stabilește, înainte de inițierea evaluării tehnice, cadrul juridic aplicabil solicitantului, aeronavei și tipului de operațiune, inclusiv regimul de tranziție dintre aprobările existente și noile cerințe CAMO/CAO;

5.2. Aprobările AMP emise anterior rămân valabile numai în condițiile și până la termenele prevăzute de actele tranzitorii aplicabile. Orice modificare semnificativă, extindere a domeniului sau schimbare de organizație se evaluează în raport cu cadrul în vigoare la data solicitării.

CAPITOLUL II. CERINȚE PENTRU PROGRAMUL DE ÎNTREȚINERE

6. Principii generale

6.1. Întreținerea fiecărei aeronave trebuie organizată conform unui program de întreținere aprobat de AAC, astfel încât aeronava să fie menținută în stare de navigabilitate;

6.2. Programul de întreținere trebuie să demonstreze conformarea cu:

- 6.2.1. instrucțiunile emise de AAC;



6.2.2. instrucțiunile aplicabile pentru continuitatea navigabilității emise de titularii aprobărilor relevante conform Părții 21, inclusiv TC/RTC, STC, aprobări de proiectare pentru reparații/modificări, ETSO, precum și cele aferente modificărilor și reparațiilor standard;

6.2.3. cerințele aplicabile de navigabilitate, inclusiv AD și limitări de navigabilitate (ALS/ALI/CDCCL/CMR, după caz).

6.3. Programul trebuie să includă toate activitățile de întreținere și intervalele acestora și să fie adaptat tipului de operațiuni, profilului de utilizare al aeronavei, condițiilor de mediu și experienței operaționale.

7. Surse de date și integrarea cerințelor obligatorii

7.1. Sursele minime pentru elaborare/actualizare AMP includ: documentația producătorului (MRBR/MRB, MPD), Airworthiness Limitations (ALS/ALI/CDCCL), Certification Maintenance Requirements (CMR), directive de navigabilitate (AD), instrucțiuni ICA emise de TC holder/STC holder/Repair design approval holder, precum și cerințe operaționale aplicabile (de ex. ETOPS, RVSM, PBN, operare în medii severe);

7.2. AMP sau documentația controlată asociată trebuie să permită identificarea documentelor-sursă utilizate (titlu/referință, ediție/revizie, dată și aplicabilitate), inclusiv, după caz, TCDS, MRBR/MRB, MPD, ALS/ALI/CDCCL/CMR, capitole relevante din AMM (inclusiv Chapter 5, dacă este aplicabil), manuale motor/APU/elice/componente, SB/SL, ETSO și ICA pentru modificări/STC/reparații. Nu se cere o listă separată dacă informația este deja controlată și accesibilă AAC;

7.3. Descrierea bazei AMP trebuie să explice, după caz, modul în care au fost preluate și personalizate elementele rezultate din procesul MRB: elementele semnificative de întreținere și categoriile efectelor defectării, elementele structurale semnificative, analiza zonală standard sau extinsă, cerințele privind sistemele de cablaje electrice, protecția la trăsnet și câmpurile electromagnetice de intensitate ridicată, precum și categoriile obligatorii ALI, CMR, limitele de viață și FAL;

7.4. Recomandările și publicațiile de siguranță cu caracter neobligatoriu emise de AAC, statul de înmatriculare, statul operatorului, EASA sau titularul aprobării de proiectare trebuie evaluate pentru impactul asupra AMP. Acestea nu se tratează ca cerințe obligatorii decât dacă dobândesc acest caracter printr-un act normativ, o directivă de navigabilitate sau date de proiectare aprobate;

7.5. AMP trebuie să asigure trasabilitatea cerințelor obligatorii și a sarcinilor repetitive aplicabile, cel puțin pentru AD, ALS/ALI/CMR/CDCCL/FAL, limite de viață, cerințe structurale, echipamente instalate, modificări și reparații. Trasabilitatea poate fi demonstrată printr-un tabel dedicat sau printr-un sistem controlat echivalent;

7.6. Pentru modificări/reparații: AMP trebuie să includă lucrări suplimentare impuse de datele aprobate ale modificării/reparației și să demonstreze că datele utilizate sunt aprobate sau acceptabile, conform cadrului aplicabil;

7.7. Anexa nr. 4 se completează numai pentru cerințele pentru care este necesară demonstrarea trasabilității. La aprobarea inițială se includ cerințele obligatorii și alte elemente relevante, fără reproducerea integrală a AMP. Tabelul trebuie să permită urmărirea document-sursă → AMP → sistem de planificare, inclusiv identificatorul utilizat pentru verificarea, după caz, a statutului Last Done/Next Due;

	Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor (AMP)	AAC
		PIAC–AW-MP
		10

7.8. Cerințele obligatorii trebuie identificate distinct în AMP și în sistemul de planificare pentru a preveni modificarea, variația sau ștergerea lor accidentală.

8. Structura și prezentarea AMP

8.1. AMP trebuie să fie redactat într-o formă clară, identificat și controlat (ediție/amendament), cu listă de pagini în vigoare și istoric de revizie, astfel încât să fie posibilă identificarea rapidă a versiunii aplicabile. Controlul documentului trebuie să includă, după caz: o referință unică a AMP; pagina de aprobare; lista de distribuție și mediul de distribuție; lista paginilor în vigoare; registrul edițiilor și reviziilor; registrul reviziilor temporare în vigoare; rezumatul modificărilor; cuprinsul; definițiile, glosarul și abrevierile;

8.2. Pagina de aprobare trebuie să identifice documentul și starea sa de revizie, persoanele care l-au elaborat și verificat, persoana care îl acceptă în numele titularului, tipul aprobării directe sau indirecte și, pentru aprobarea indirectă, persoana autorizată care a aprobat revizia. Documentul de aprobare emis de AAC se anexează la exemplarul controlat sau se indică în acesta printr-o referință clară. Lista de distribuție trebuie să identifice persoanele și organizațiile care necesită acces la AMP, inclusiv titularul, funcțiile tehnice și de monitorizare a conformității, operatorul, organizațiile de întreținere contractate, subcontractanții relevanți și AAC. O trimitere la procedura corespunzătoare din CAME/CAE este acceptabilă dacă aceasta asigură același nivel de control;

8.3. AMP trebuie să conțină o declarație semnată de persoana responsabilă, prin care se confirmă că recomandările aplicabile ale producătorilor au fost evaluate, că aeronava va fi întreținută conform programului, că AMP va fi revizuit cel puțin anual și ori de câte ori este necesar și că simpla conformare cu AMP nu înlătură obligația de a evalua permanent necesitățile reale de întreținere ale aeronavei. Declarația se resemnează la schimbarea persoanei autorizate;

8.4. AMP trebuie să includă o declarație potrivit căreia practicile și procedurile utilizate pentru realizarea programului respectă standardele din instrucțiunile de întreținere ale titularului certificatului de tip; orice practică diferită trebuie identificată și susținută prin date aprobate sau acceptabile;

8.5. AMP trebuie să descrie tipul de program utilizat (de exemplu, program pe pachete A/B/C/D, phased sau equalised) și logica de planificare (ore de zbor/aterizări-perioadă calendaristică/„check”);

8.6. Conținutul AMP trebuie să includă detalii, inclusiv frecvența/intervalele, pentru toate lucrările de întreținere aplicabile aeronavei, motoarelor, elicei/eliceilor, sistemelor, echipamentelor și structurii, pe întreaga durată de viață operațională, inclusiv sarcini specifice operațiunilor;

8.7. Conținutul minim este cel stabilit de cerințele aplicabile, inclusiv M.A.302, AMC/GM aferente, Apendicele I la AMC M.A.302 și AMC M.B.301(b), după caz. AAC recomandă o structură standardizată pentru a facilita trasabilitatea și evaluarea, fără a impune o structură unică, cu condiția demonstrării conformării;

8.8. MP trebuie să includă, după caz, programe „off-wing” (motor, APU, elice și unele componente) și să arate modul de corelare cu programul „on-wing” ;

8.9. Conținutul minim al programului de întreținere trebuie să includă cel puțin:

8.9.1. introducere și baza programului (referințe MRBR/MPD/ALS/CMR și alte date sursă);

Septembrie 2026		Ediția 01
-----------------	--	-----------



- 8.9.2. lista sarcinilor de întreținere și intervalele acestora (ore/cicluri/termen calendaristic), inclusiv toleranțe permise și condiții de aplicare;
- 8.9.3. limitări de navigabilitate (ALS/ALI/CDCCL/CMR, după caz) și condiții asociate;
- 8.9.4. program(e) pentru componente și sisteme, după caz (motor/APU/elice/componente), inclusiv corelarea cu sarcinile „on-wing”;
- 8.9.5. procedura pentru variații/extensii (overrun), cu condiții/limitări clare și trasabilitate;
- 8.9.6. programul de fiabilitate (dacă este aplicabil) și modul de utilizare a rezultatelor pentru optimizare;
- 8.9.7. proceduri de revizuire a programului (cel puțin anual) și declanșatori de revizuire;
- 8.9.8. controlul modificărilor și evidența reviziilor;
- 8.9.9. proceduri de extinderea / reducerea intervalelor de întreținere (criterii, date suport și tipul de aprobare).

8.10. Personalizarea programului (customisation) trebuie să țină cont de tipul operațiunilor, profilul de utilizare, condițiile de mediu și experiența operațională. Rezultatele din monitorizare/fiabilitate trebuie utilizate pentru a valida și, după caz, a ajusta AMP;

8.11. Revizuirea AMP se efectuează cel puțin anual și ori de câte ori apar: directive de navigabilitate noi/revizuite, modificări/reparații, schimbări de configurație sau schimbări ale operațiunilor; rezultate relevante din fiabilitate sau din experiența de întreținere;

8.12. AMP trebuie să identifice explicit titularul programului, aeronavele acoperite, configurația relevantă, tipul operațiunilor și utilizarea anticipată în ore de zbor, cicluri și timp calendaristic;

8.13. Identificarea produsului trebuie să includă tipul și modelul aeronavei, varianta de masă când este relevantă, înmatricularea și numărul de serie, tipul/modelul motoarelor și ratingul de tracțiune, sursa auxiliară de putere, elicele și trimerile la fișele de date ale certificatelor de tip aplicabile. Dacă lista aeronavelor este menținută într-un document separat, AMP trebuie să indice referința, revizia și data acestuia;

8.14. Utilizarea anuală care stă la baza AMP trebuie declarată în ore și cicluri de zbor și comparată cu domeniul de utilizare prevăzut de datele-sursă aplicabile. Abaterile semnificative față de ipotezele de bază trebuie evaluate și tratate prin cerințe calendaristice ori printr-un program pentru utilizare redusă sau ridicată, conform instrucțiunilor aplicabile. Nu se aplică automat o toleranță procentuală unică;

8.15. AMP trebuie să declare, când sunt aplicabile, obiectivul de durată de serviciu, obiectivul extins de durată de serviciu și limita de valabilitate structurală, împreună cu condițiile care trebuie îndeplinite înainte de atingerea sau extinderea acestora;

8.16. Lista sarcinilor trebuie organizată într-o formă care permite identificarea, cel puțin, a stării reviziei sarcinii (nouă, revizuită, eliminată sau nemodificată), numărului unic, titlului, tipului sarcinii, pragului inițial, intervalului repetitiv, unității de control, zonei și accesului, documentului-sursă, referinței tehnice de executare, efectivității și datei ultimei revizui;

8.17. Tipurile de sarcini și nivelurile de inspecție utilizate în AMP trebuie definite în mod uniform, inclusiv lubrifiere/servicing, verificare operațională, verificare vizuală, verificare funcțională, inspecție vizuală generală, inspecție detaliată, inspecție detaliată specială, restaurare și retragere din serviciu;



**Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor
(AMP)**

AAC

PIAC–AW-MP

12

8.18. Acțiunile repetitive din AD, ICA aferente STC-urilor și reparațiilor, precum și cerințele off-wing pentru motoare, APU, elice și componente trebuie incluse sau referențiate prin documente controlate;

8.19. AMP trebuie să descrie sistemul de planificare și control utilizat, precum și modul de verificare a coerenței dintre program, evidențele tehnice și pachetele de lucru. AMP trebuie să descrie punctul de pornire al contoarelor și metoda de calcul a scadențelor pentru sarcinile inițiale, repetitive, noi sau revizuite. Perioada de implementare trebuie stabilită distinct atunci când un interval este redus ori când sunt afectate directive de navigabilitate, limitări de navigabilitate, trenuri de aterizare revizuite general, componente transferate între aeronave, baterii, recipiente sub presiune sau alte categorii cu reguli speciale;

8.20. Pentru componentele transferate de la o aeronavă la alta, AMP sau procedura la care acesta face trimitere trebuie să prevadă menținerea evidenței timpului și ciclurilor acumulate, precum și a termenelor scadente aplicabile. Executarea unei sarcini la instalare poate constitui un nou punct de pornire numai dacă datele aplicabile permit acest lucru; limitele calendaristice, orele și ciclurile acumulate și cerințele ALS nu se resetează fără o bază tehnică aprobată;

8.21. AMP trebuie să identifice cerințele aplicabile privind cântărirea aeronavei sau să facă trimitere precisă la datele tehnice și procedura controlată corespunzătoare. Rezultatele se integrează în evidențele de continuitate a navigabilității;

8.22. Reviziile AMP trebuie implementate simultan în documentul controlat, lista paginilor în vigoare, sistemul de planificare și documentele de lucru înainte de data aplicabilă.

9. Variații și extensii (overrun)

9.1. Variațiile/extensiile reprezintă depășiri controlate, de regulă unice, ale intervalelor AMP. Ele pot fi utilizate numai dacă sunt prevăzute într-o procedură aprobată, în limitele și condițiile acceptate, pentru circumstanțe care nu puteau fi prevăzute în mod rezonabil și fără afectarea cerințelor obligatorii;

9.2. Fiecare variație trebuie aprobată intern înainte de scadență, documentată (justificare, evaluare risc, măsuri de control) și înregistrată în sistemul de evidențe pentru menținerea navigabilității;

9.3. Dacă titularul aprobării de proiectare a stabilit toleranțe specifice, se aplică acele toleranțe;

9.4. Limitele din tabelul de mai jos pot fi utilizate numai dacă sunt incluse și aprobate în AMP sau în procedura la care acesta face trimitere; ele nu constituie un drept automat de depășire și nu prevalează asupra datelor-sursă ori cerințelor obligatorii:

Tip de sarcină / parametru de control	Limită maximă a variației	Observații
Sarcini controlate de ore de zbor (FH) – interval $\leq 5\,000$ FH	10% din interval	Se aplică doar dacă nu există toleranță specifică TC/STC și nu sunt limitări obligatorii.
Sarcini controlate de ore de zbor (FH) – interval $> 5\,000$ FH	500 FH	
Sarcini controlate de perioada calendaristică – interval ≤ 1 an	10% sau 1 lună (oricare este atinsă prima)	



Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor (AMP)

AAC

PIAC-AW-MP

13

Sarcini controlate de perioada calendaristică – interval > 1 an și ≤ 3 ani	2 luni	
Sarcini controlate de perioada calendaristică – interval > 3 ani	3 luni	
Sarcini controlate de numărul de aterizări/cicluri – interval ≤ 500	10% sau 25 cicluri (oricare este atinsă prima)	
Sarcini controlate de numărul de aterizări/cicluri – interval > 500	10% sau 500 cicluri (oricare este atinsă prima)	
Sarcini controlate de mai mult de o limită (FH + calendar, FH + cicluri etc.)	Se aplică limita cea mai restrictivă	

Notă: variațiile nu se aplică cerințelor obligatorii, inclusiv AD, ALS/ALI, CDCCL, CMR, LLP și altor limite sau sarcini pentru care datele aplicabile nu permit explicit o toleranță. Orice excepție necesită o bază tehnică aprobată și, după caz, aprobarea explicită a AAC.

9.5. O depășire peste limitele aprobate în AMP nu poate fi acordată prin simpla aplicare a prezentei proceduri. Solicitantul trebuie să prezinte o bază tehnică aprobată sau acceptabilă potrivit cadrului aplicabil, iar AAC evaluează cazul înainte de scadență, fără a afecta cerințele obligatorii;

9.6. Variațiile nu trebuie să devină practică de rutină și nu pot înlocui planificarea normală. Aplicarea repetată impune analiza cauzei, revizuirea AMP și, după caz, măsuri de supraveghere. AMP sau procedura la care acesta face trimitere trebuie să precizeze limitele și cazurile în care prevederile nu se aplică, responsabilitățile persoanelor implicate, modul de evaluare a riscurilor și metoda de calcul al următoarei scadențe. După utilizarea unei variații, următoarea scadență se calculează conform regulii aprobate în AMP și documentului-sursă aplicabil. În lipsa unei reguli exprese, variația nu modifică baza de calcul a intervalului următor.

10. Extinderea intervalelor de întreținere / Reducerea intervalelor de întreținere (optimizare AMP)

10.1. AMP trebuie să includă o procedură pentru optimizarea programului (**extinderea / reducerea intervalelor de întreținere**, revizuire sarcini), bazată pe date obiective și analiză documentată. Orice ajustare a intervalelor trebuie să mențină nivelul de siguranță cel puțin echivalent cu cel stabilit de datele de proiectare.

Înainte de propunerea unei escaladări, solicitantul trebuie să demonstreze că:

- programul de întreținere existent este implementat corespunzător, fără depășiri neautorizate și fără utilizarea sistematică a variațiilor/extensiilor;
- monitorizarea fiabilității și experiența de exploatare confirmă stabilitatea performanței tehnice (defecte repetitive controlate, trenduri stabile, fără creșteri semnificative ale numărului de demontări neplanificate);
- datele utilizate sunt complete, verificabile, reprezentative pentru configurația și profilul de operare al aeronavei/flotei și acoperă un număr suficient de execuții sau cicluri de întreținere pentru sarcina analizată;

10.2. Volumul datelor necesare pentru susținerea escaladării se stabilește în funcție de cronicitatea sarcinii, dimensiunea flotei, frecvența executării, variabilitatea constatărilor și calitatea datelor disponibile. Nu se aplică automat un procent unic pentru toate cazurile;



10.3. Pentru flotele mici, evaluarea trebuie să se bazeze pe toate datele disponibile și, dacă acestea nu sunt suficiente, pe date comparabile furnizate de producător sau obținute printr-un sistem comun de colectare și analiză a datelor, acceptat de AAC;

10.4. Pentru sarcinile incluse într-un pachet de întreținere, trebuie analizate rezultatele unui număr suficient de execuții consecutive, astfel încât să poată fi identificate tendințele și evitate concluziile bazate pe date insuficiente;

10.5. Documentația suport pentru extinderea intervalelor de întreținere trebuie să includă, cel puțin: raport de analiză (justificare tehnică), date de fiabilitate/monitorizare, rezultate inspecții, constatări relevante, impact asupra altor sarcini (inclusiv ALS/structură), precum și evaluarea riscului;

10.6. Reducerea intervalelor de întreținere trebuie inițiată fără întârziere atunci când datele indică degradarea performanței, defecte repetitive, depășirea nivelurilor de alertă, constatări structurale sau de coroziune, schimbarea mediului de operare ori alte riscuri relevante;

10.7. Extinderea intervalelor de întreținere care afectează cerințe obligatorii (ALS/CMR/CDCCL/AD) sau sarcini critice pentru siguranță nu pot fi aprobate prin procedura de aprobare indirectă și necesită evaluare și aprobare explicită de către AAC, cu respectarea condițiilor impuse de deținătorul certificatului de tip;

10.8. Dacă extinderea intervalelor de întreținere este acceptată, aceasta se aplică, de regulă, întregii flote pentru care datele sunt reprezentative; solicitantul trebuie să definească pachetul de tranziție/aliniere (bridging) necesar pentru introducerea intervalului nou fără „goluri” de conformare;

11. Program de fiabilitate și evaluarea eficacității AMP

11.1. Necesitatea programului de fiabilitate se stabilește conform cerințelor aplicabile și bazei AMP. Acesta este necesar, în special, atunci când AMP este bazat pe logica MSG-3, include componente controlate prin condition monitoring, nu stabilește intervale de overhaul pentru toate componentele semnificative sau când este cerut de MRBR/MPD ori de AAC. Statutul de aeronavă complexă sau utilizarea comercială, luate separat, nu constituie în toate cazurile unicul criteriu de aplicabilitate;

11.2. Programul de fiabilitate trebuie să includă cel puțin:

11.2.1. indicatori de performanță și praguri (thresholds) pentru declanșarea acțiunilor;

11.2.2. analiza defectelor repetitive (trenduri și cauze probabile);

11.2.3. analiza componentelor scoase neprogramat (unscheduled removals) și a evenimentelor tehnice;

11.2.4. analiza fiabilității sistemelor (rapoarte, top drivers, impact operațional);

11.2.5. acțiuni corective, responsabilități și termene, inclusiv evaluarea impactului asupra AMP (escalări/de-escalări, sarcini noi).

11.3. Analizele de fiabilitate se efectuează la intervalele stabilite în programul aprobat, ținând cont de dimensiunea flotei, complexitatea acesteia și volumul datelor disponibile. Ședințele, acțiunile și deciziile care determină modificarea AMP trebuie documentate astfel încât să poată fi urmărite și verificate. Pentru flote mici, programul trebuie adaptat dimensiunii și complexității operațiunii. Nivelurile de alertă se utilizează cu prudență, iar raționamentul ingineresc și analiza evenimentelor individuale trebuie documentate;



11.4. Funcțiile de colectare și analiză a datelor pot fi contractate numai dacă organizația contractată are competența necesară; responsabilitatea pentru deciziile privind acțiunile corective și modificarea AMP rămâne la CAMO/CAO sau la titularul responsabil al programului. AMP trebuie să descrie pe scurt metodele utilizate pentru monitorizarea eficacității programului — fiabilitatea aeronavei, monitorizarea stării motoarelor și a sursei auxiliare de putere, fiabilitatea componentelor și alte mijloace de monitorizare — și să facă trimitere la procedura detaliată din CAME/CAE, dacă aceasta este menținută separat;

11.5. Procedura de raportare a evenimentelor trebuie să includă constatările semnificative identificate în timpul întreținerii programate, transmiterea acestora către funcțiile responsabile și utilizarea datelor pentru analiza de fiabilitate, evaluarea riscului și revizuirea AMP;

12. Cerințe suplimentare pentru structuri și aeronave îmbătrânite (Part-26, după caz)

12.1. AMP trebuie să includă, atunci când este aplicabil, cerințe suplimentare pentru structuri și aeronave îmbătrânite, inclusiv programe și sarcini specifice prevăzute de reglementările aplicabile (de exemplu, Partea-26 (CT-SNS)), de proiectant și/sau de AAC;

12.2. În funcție de tip și aplicabilitate, pot fi necesare, fără a se limita la: CPCP (program de prevenire și control al coroziunii), SSID/SID, inspecții detaliate bazate pe toleranța la defecte (DTI), cerințe privind oboseala pe scară largă (WFD) și, după caz, limitarea duratei de viață (LOV) ;

12.3. CPCP trebuie să definească cel puțin: zonele/structurile acoperite, sarcinile de inspecție și metodele, criteriile de evaluare a coroziunii, nivelurile de severitate și termenele de remediere. AAC poate solicita notificare și evidențe pentru cazuri semnificative, de exemplu:

12.3.1. coroziune de nivel 2 (coroziune moderată care necesită reparație/inlocuire și/sau investigații suplimentare);

12.3.2. coroziune de nivel 3 (coroziune severă/avansată, cu impact structural semnificativ), care necesită acțiuni imediate, evaluare inginerescă și, după caz, raportare către proiectant.

12.4. Pentru programele structurale, intervalele calendaristice includ, în general, timpul în și în afara serviciului; perioadele de stocare nu se utilizează în mod normal pentru a extinde intervalele de inspecție structurală/coroziune, decât dacă datele de proiectare prevăd explicit altfel;

12.5. Solicitantul trebuie să demonstreze trasabilitatea cerințelor Partea-26/structurale (dacă sunt aplicabile) în AMP (sursă → sarcină → interval → evidențe) și să asigure că toate condițiile asociate sunt implementate (de exemplu, cerințe de acces, praguri, metode și criterii de acceptare). Pentru modificările majore și reparațiile de întărire care afectează structura critică la oboseală, titularul AMP trebuie să stabilească un plan pentru obținerea și implementarea tuturor datelor aplicabile de toleranță la defecte care nu sunt încă incluse în program.

13. Program de stocare / conservare și reluare în serviciu

13.1. AMP trebuie să descrie cerințele de întreținere pe perioada de stocare/conservare (prezervare, protecție, periodicitate) și modul de reluare în serviciu (return-to-service), pe baza datelor producătorului și/sau a datelor aprobate aplicabile;

13.2. Programul de stocare trebuie să definească, cel puțin: nivelul de conservare (scurtă/medie/lungă durată, după caz), condițiile de mediu, activitățile periodice (rulaj, lubrifiere, protecție anticorozivă, verificări sistem), responsabilitățile și evidențele care se păstrează. Pentru



orientare, pot fi utilizate capitole relevante din AMM/MPD (de exemplu, ATA 10 și ATA 71, dacă sunt aplicabile tipului). Instrucțiunile de parcare și stocare trebuie adaptate condițiilor reale de mediu ale locației. Toate sarcinile repetitive suplimentare prevăzute pentru opțiunea de stocare aleasă trebuie identificate, introduse în sistemul de planificare și urmărite până la revenirea în serviciu;

13.3. Perioadele de stocare nu se folosesc, în mod normal, pentru a extinde intervalele de inspecție structurală/coroziune. La revenire în serviciu, se efectuează lucrări de aliniere (bridging) și/sau lucrări suplimentare stabilite pe baza stării reale a aeronavei și a cerințelor aplicabile;

13.4. Pentru stocări îndelungate sau în condiții severe, AAC poate solicita prezentarea unui plan de stocare și a evidențelor de implementare înainte de reluarea operării, după caz.

14. Monitorizarea sănătății motorului și a parametrilor tehnici (după caz)

14.1. Atunci când monitorizarea sănătății motorului este impusă de datele de proiectare, programul de fiabilitate sau condițiile operaționale aprobate, AMP trebuie să identifice cerințele, parametrii, pragurile, responsabilitățile și acțiunile asociate. Pentru celelalte cazuri, aplicabilitatea se stabilește pe baza datelor-sursă și a experienței operaționale;

14.2. Programul de monitorizare trebuie să includă, cel puțin:

- 14.2.1. parametrii monitorizați și sursa datelor (de ex. rapoarte de zbor, sistem de monitorizare, shop findings);
- 14.2.2. frecvența colectării și analizei datelor (zilnic/săptămânal/lunar, după caz);
- 14.2.3. praguri/limite (thresholds) pentru declanșarea acțiunilor și criterii de extinderea intervalelor de întreținere către mentenanță;
- 14.2.4. responsabilități (cine colectează, analizează, decide acțiuni) și modul de raportare internă;
- 14.2.5. măsuri tipice: investigații, inspecții suplimentare, restricții operaționale, demontare neprogramată, după caz.

14.3. Rezultatele monitorizării se integrează în procesele de fiabilitate și revizuire a AMP, acolo unde este aplicabil, iar tendințele negative pot declanșa revizuirea intervalelor sau introducerea unor sarcini suplimentare.

CAPITOLUL III. PROCESUL AAC DE APROBARE ȘI SUPRAVEGHERE A AMP

15. Responsabilități

15.1. AAC, prin Direcția navigabilitate, evaluează și decide asupra aprobării AMP și supraveghează implementarea acestuia în limitele competențelor stabilite de cadrul normativ aplicabil;

15.2. Solicitantul (operator/proprietar/CAMO/CAO) este responsabil de elaborarea AMP, de furnizarea documentelor suport și de implementarea AMP aprobat pe toate aeronavele la care se aplică;

15.3. Organizațiile de întreținere contractate trebuie să aplice AMP aprobat și să asigure raportarea constatărilor relevante (defecte repetitive, constatări structurale, coroziune, rezultate shop). Atunci când elaborarea, personalizarea, analiza fiabilității sau alte activități privind AMP sunt subcontractate, solicitantul păstrează responsabilitatea și controlul direct asupra conținutului

	Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor (AMP)	AAC
		PIAC-AW-MP
		17

programului, verifică rezultatele înainte de transmiterea la AAC și asigură accesul AAC la datele, procesele și personalul subcontractantului relevant;

16. Aprobarea inițială a AMP

16.1. Solicitantul (operator/proprietar/CAMO/CAO, după caz) depune la AAC cererea de aprobare inițială, utilizând modelul din Anexa nr. 1, împreună cu proiectul AMP, Anexa nr. 2 și documentele-suport aplicabile solicitării, de regulă în format electronic;

16.2. Dosarul se consideră complet dacă informațiile necesare evaluării sunt prezentate în cerere, AMP, Anexa nr. 2 și documentele-suport aplicabile. Nu se cer liste separate dacă informația este deja controlată și accesibilă AAC;

16.2.1. AMP (ediție/amendament) și, dacă este cazul, programul de fiabilitate;

16.2.2. Anexa nr. 2 – checklistul AMP, completată potrivit tipului solicitării;

16.2.3. Anexa nr. 4, atunci când este necesară demonstrarea trasabilității; la aprobarea inițială se includ cerințele obligatorii și alte elemente relevante;

16.2.4. identificarea documentelor-sursă și accesul AAC la acestea, prin AMP, anexele aplicabile sau un sistem controlat;

16.2.5. dovezile tehnice aplicabile configurației, modificărilor/STC, reparațiilor, ICA și cerințelor obligatorii, după caz;

16.2.6. documentele pentru fiabilitate, extinderea/reducerea intervalelor, variații/extensii ori aprobarea indirectă, după caz;

16.2.7. analiza Bridging/Alignment atunci când există un AMP anterior, se schimbă programul sau aeronava/flota este în transfer, după caz.

16.3. Pentru aprobarea inițială, Anexa nr. 2 se completează pentru toate punctele aplicabile. Pentru amendamente se completează punctele afectate direct sau indirect; cele nemodificate se marchează NM, iar N/A se utilizează numai pentru cerințele neaplicabile;

16.4. AAC poate solicita o ședință tehnică de prezentare a AMP. Solicitantul trebuie să demonstreze modul în care programul a fost construit din documentele-sursă, personalizat, verificat și controlat înainte de depunere. Dacă activități relevante au fost subcontractate, reprezentantul subcontractantului poate fi solicitat să participe;

16.5. Pentru cererile incomplete sau incorect completate, AAC notifică solicitantul în scris asupra documentelor lipsă și a clarificărilor necesare. Evaluarea tehnică și termenele aferente încep după primirea unui dosar complet, dacă legislația aplicabilă nu prevede altfel;

16.6. În etapa de completitudine nu se formulează concluzii tehnice de conformare; acestea se emit numai după evaluarea conținutului AMP și a documentelor justificative;

16.7. Documentele transmise la AAC, precum și corespondența aferentă, se prezintă în limba română sau engleză.

16.8. La începutul operării unei aeronave sau al activității unui operator, atunci când AMP nu poate fi prezentat integral pentru aprobare, solicitantul poate solicita aprobarea unui AMP incomplet, în condițiile prevăzute la pct. 18.7-18.9. Solicitarea trebuie să identifice clar părțile AMP care nu au fost încă aprobate și cea mai apropiată scadență de întreținere asociată acestora.

17. Evaluarea tehnică

Septembrie 2026		Ediția 01
-----------------	--	-----------



17.1. Evaluarea tehnică se inițiază după confirmarea completitudinii dosarului. AAC utilizează checklistul de conformitate aplicabil. Cerințele obligatorii - AD, ALS/ALI, CMR, CDCCL, LLP, FAL și sarcinile obligatorii rezultate din modificări sau reparații - se verifică integral; pentru celelalte elemente poate fi utilizată o selecție reprezentativă, bazată pe risc și documentată;

17.2. Evaluarea are cel puțin următoarele obiective:

17.2.1. stabilirea conformării AMP cu cerințele Părții M și cu cerințele naționale aplicabile solicitantului, aeronavei și tipului de operațiune;

17.2.2. stabilirea conformării AMP cu documentația sursă (MRBR/MPD/ALS/CMR, ICA, AD, programe structurale) și cu condițiile asociate.

17.3. Inspectorii AAC verifică, cel puțin: baza programului și trasabilitatea sarcinilor; integrarea AD; integrarea ALS/ALI/CDCCL/CMR; integrarea modificărilor și reparațiilor; existența și adecvarea programului de fiabilitate (când este aplicabil); coerența intervalelor, pragurilor, cerințelor de acces și a definițiilor (FH/FC/Calendar) ;

17.4. AAC poate verifica, prin selectarea unui număr relevant de elemente, concordanța dintre AMP, sistemul de planificare, ultima efectuare a lucrărilor, următoarea scadență și documentele de lucru aferente. Dacă sunt identificate erori, neconcordanțe sau indicii ale unei deficiențe sistemice, numărul elementelor verificate va fi extins. Observațiile se formulează cu indicarea exactă a cerinței, locației din AMP, problemei identificate și dovezii necesare pentru închidere. O observație se închide numai după verificarea modificării și a documentelor justificative;

17.5. În cazul în care AMP include escaladări/de-escaladări sau ștergeri de sarcini, AAC verifică justificarea și datele de suport (fiabilitate, trenduri, defecte amânate, evidențe de implementare SB/SI relevante), inclusiv impactul asupra cerințelor obligatorii.

18. Decizia AAC

18.1. În urma evaluării, AAC adoptă una dintre următoarele decizii: aprobare, returnare pentru revizuire sau neaprobare. Evaluarea poate fi suspendată până la completarea dosarului; suspendarea nu constituie aprobare a AMP;

18.2. AAC notifică solicitantul în termenele prevăzute de cadrul administrativ aplicabil, ținând seama de completitudinea și complexitatea dosarului. Solicitățile de clarificare sau completare suspendă evaluarea tehnică până la primirea unui răspuns corespunzător;

18.3. Dacă AMP este conform, AAC emite notificarea/scrisoarea de aprobare și stabilește data intrării în vigoare. AMP aprobat devine document controlat; orice modificare ulterioară se gestionează prin procedura de amendare;

18.4. Documentul de aprobare identifică cel puțin titularul AMP, tipul și aeronavele acoperite, referința programului, ediția/revizia aprobată și data intrării în vigoare;

18.5. Dacă se constată neconformități sau observații, AAC transmite solicitantului lista acestora. Pentru fiecare punct, solicitantul trebuie să prezinte răspunsul, modificarea efectuată și dovada corespunzătoare. Analiza cauzei și acțiunile corective sistemice se solicită atunci când natura sau repetitivitatea deficienței indică o problemă de proces, nu automat pentru orice observație editorială;

	Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor (AMP)	AAC
		PIAC–AW-MP
		19

18.6. Termenul de răspuns și de remediere se stabilește în funcție de complexitatea și impactul constatărilor, fără a permite operarea cu sarcini obligatorii omise, scadente sau depășite. Orice prelungire trebuie justificată și acceptată în scris de AAC;

18.7. AMP se aprobă numai după demonstrarea conformității cu cerințele aplicabile. Necesitatea introducerii rapide în operare, autorizarea unui operator nou sau existența unui plan de remediere nu înlocuiesc demonstrarea conformității și nu justifică o aprobare provizorie ori condiționată.

18.8. Aprobarea unui AMP incomplet se acordă pentru o perioadă limitată, care nu poate depăși scadența celei mai apropiate cerințe de întreținere care nu a fost încă evaluată și aprobată de AAC. Documentul de aprobare va identifica în mod clar domeniul aprobat, părțile rămase de aprobat, condițiile/limitările aplicabile și termenul până la care AMP complet trebuie prezentat și aprobat.

18.9. Aprobarea limitată a unui AMP incomplet nu permite omiterea sau depășirea cerințelor obligatorii aplicabile. Înainte de expirarea perioadei aprobate, solicitantul trebuie să transmită informațiile și secțiunile restante, iar AAC trebuie să finalizeze evaluarea și aprobarea AMP complet.

19. Aprobarea amendamentelor (modificări AMP)

19.1. Solicitantul depune cererea de modificare utilizând modelul din Anexa nr.1 și transmite AMP cu modificările evidențiate (marcate), împreună cu analiza impactului și documentele suport relevante;

19.2. Documentele-suport se prezintă numai dacă sunt aplicabile modificării sau necesare pentru demonstrarea conformității. Acestea pot include, după caz: revizii MRBR/MPD/ALS/CMR; AD noi sau revizuite; buletine de serviciu/informații de serviciu relevante; rezultate din fiabilitate/monitorizarea eficacității; date privind modificări, STC și reparații; date personalizate aplicabile flotei. Procedura de amendare trebuie să distingă între revizii complete/periodice și revizii parțiale sau temporare și să definească: motivele care declanșează modificarea; metoda de numerotare și efectivitate; formatul documentului; trasabilitatea schimbărilor; responsabilitățile pentru elaborare, verificare, aprobare și implementare; precum și termenele aplicabile fiecărei etape;

19.3. Rezumatul modificărilor trebuie să identifice fiecare capitol, anexă și sarcină afectată, natura schimbării și documentul-sursă. Atunci când sunt revizuite sarcini de întreținere, se prezintă o listă dedicată a sarcinilor noi, revizuite și eliminate;

19.4. Dacă modificarea rezultă din adăugarea unei noi aeronave în domeniul AMP, solicitantul transmite și statusul aeronavei față de specificația de tip (AD, modificări, reparații) și orice cerințe suplimentare aplicabile;

19.5. AAC evaluează modificările în funcție de natura, urgența și impactul acestora și comunică decizia în scris, în termenele administrative aplicabile. Modificările obligatorii se implementează în termenul stabilit de documentul-sursă, independent de durata procesului administrativ;

19.6. Clasificarea modificărilor trebuie să distingă cel puțin: modificări care necesită aprobare directă AAC, modificări eligibile pentru aprobare indirectă și modificări editoriale fără efect tehnic. Anexa nr. 3 este o matrice de referință și nu se completează separat. Solicitantul indică în Anexa nr. 1 calea de aprobare propusă, iar AAC o verifică. Clasificarea și justificarea se păstrează în dosarul reviziei.

	Aprobarea și controlul programelor de întreținere a aeronavelor (AMP)	AAC
		PIAC–AW-MP
		20

20. Aprobarea indirectă (dacă este aplicabilă)

20.1. AAC poate accepta o procedură de aprobare indirectă a amendamentelor AMP atunci când organizația eligibilă(CAMO/CAO) demonstrează competență, responsabilități clare, controlul documentelor, trasabilitatea modificărilor și supravegherea internă corespunzătoare. Privilegiul se limitează la tipurile de modificări și condițiile aprobate în manualul organizației (CAME/CAE);

20.2. Procedura de aprobare indirectă trebuie să fie descrisă în manualul organizației (de exemplu, CAME) și acceptată de AAC. Procedura trebuie să includă cel puțin:

- 20.2.1. situațiile și tipurile de modificări pentru care se poate aplica aprobarea indirectă;
- 20.2.2. procesul de întocmire, verificare și aprobare internă a amendamentului;
- 20.2.3. responsabilități (dezvoltare, verificare, aprobare) și criterii de respingere;
- 20.2.4. documentele de referință utilizate și trasabilitatea modificărilor;
- 20.2.5. condiții și limitări (inclusiv excluderi) și modul de informare/notificare a AAC.

20.3. Aprobarea indirectă nu este permisă pentru aprobarea inițială a unui AMP, introducerea inițială a unei aeronave în domeniul programului, modificări ale AD/ALS/ALI/CMR/CDCCL sau limitelor de viață, escalări ale sarcinilor legate de siguranță, schimbarea bazei programului ori orice modificare care necesită aprobarea expresă a AAC sau a titularului aprobării de proiectare;

20.4. Organizația transmite AAC amendamentul aprobat indirect și rezumatul modificărilor în termenul și formatul stabilite în procedura acceptată. Transmiterea reprezintă notificare și nu transformă amendamentul într-o aprobare directă; AAC poate solicita clarificări sau poate interveni prin supraveghere dacă sunt depășite limitele privilegiului;

20.5. Dacă organizația deține privilegiul de aprobare indirectă pentru un AMP generic, personalizarea acestuia pentru o aeronavă înmatriculată (sau cu rezervare de înmatriculare) face obiectul unei aprobări inițiale de către AAC; privilegiul de aprobare indirectă nu se aplică în această situație;

20.6. AAC verifică utilizarea privilegiului prin supraveghere și poate limita, suspenda sau retrage acceptarea procedurii de aprobare indirectă dacă organizația nu respectă domeniul, condițiile de notificare, trasabilitatea sau controlul intern aprobate.

21. Transfer de aeronavă / schimbare program – Bridging/Alignment

La transferul aeronavei către un alt operator sau la schimbarea tipului programului de întreținere (phased ↔ block/equalised), solicitantul efectuează o verificare de aliniere/tranziție („alignment/bridging check”), care include cel puțin: inspecția generală a aeronavei, verificarea configurației și a înregistrărilor tehnice, compararea programului de întreținere anterior cu cel propus, inclusiv sarcinile și intervalele aplicabile, evaluarea eventualelor extinderi sau reduceri ale intervalelor de întreținere, verificarea cerințelor SSID/CPCP și integrarea inspecțiilor speciale aplicabile.

21.1. Rezultatul bridging-ului trebuie să identifice, pentru fiecare poziție LH/RH, motor, APU, componentă sau configurație relevantă, lucrările creditate, lucrările suplimentare, baza creditului și noua scadență în FH/FC/calendar. Analiza trebuie să includă cel puțin AD, ALS/ALI, CMR, CDCCL, LLP, programe structurale și de coroziune, modificări, STC, reparații și sarcini speciale ale operatorului;

21.2. Lucrările necesare pentru evitarea unei depășiri trebuie executate înainte de introducerea aeronavei în noul AMP sau în cadrul unui plan de tranziție acceptat de AAC.

Septembrie 2026		Ediția 01
-----------------	--	-----------



22. Supraveghere continuă

22.1. AAC monitorizează implementarea programului de întreținere prin:

- 22.1.1. audituri și supravegherea organizațiilor CAMO/CAO (după caz);
- 22.1.2. verificarea rapoartelor și a programelor de fiabilitate (când este aplicabil);
- 22.1.3. analiza defectelor repetitive, a componentelor scoase neprogramat și a tendințelor tehnice;
- 22.1.4. participarea (după caz) la întâlniri periodice de fiabilitate;
- 22.1.5. verificarea selectivă a conformității cu AMP în cadrul inspecțiilor și evaluărilor, precum și examinarea evidențelor privind implementarea acestuia.

22.2. Tendințele negative relevante determină titularul să analizeze eficacitatea AMP și să inițieze măsurile necesare. AAC verifică adecvarea răspunsului prin supraveghere și poate solicita revizuirea programului sau alte măsuri prevăzute de cadrul aplicabil.

23. Limitarea, suspendarea sau retragerea aprobării AMP

23.1. AAC poate solicita modificarea AMP, poate suspenda ori retrage acceptarea procedurii de aprobare indirectă și poate aplica măsurile administrative prevăzute de cadrul normativ atunci când programul nu mai reflectă configurația și utilizarea aeronavei, nu este actualizat, este implementat necorespunzător sau nu mai asigură menținerea navigabilității;

23.2. Înaintea deciziei, AAC notifică titularul și îi oferă posibilitatea de a prezenta observații și măsuri de remediere, cu excepția situațiilor care necesită acțiune imediată pentru protejarea siguranței.

24. Anexe

Anexa nr.1 – Formular – Cerere de aprobare/ modificare AMP (model AAC)

Anexa nr.2 – Checklist AAC – Lista de verificare pentru aprobarea programului de întreținere a aeronavei

Anexa nr. 3 – Clasificarea modificărilor și criteriile pentru aprobarea directă/indirectă.

Anexa nr. 4 – Model de tabel de trasabilitate a cerințelor programului de întreținere (AMP).