



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ
A REPUBLICII MOLDOVA**

Proceduri și
Instrucțiuni
Aeronautice
Civile

PIAC – AW-MPML

**Programele de întreținere pentru aeronave încadrate
la Partea ML**

Ediția 01/ mai 2026



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
2



MONITORUL OFICIAL AL
REPUBLICII MOLDOVA Nr. 235-237 (10410-10412)

PARTEA III

5 iunie 2026

Acte ale Autorității Aeronautice Civile a Republicii Moldova

426 ORDIN
cu privire la aprobarea Procedurilor și Instrucțiunilor
Aeronautice Civile „Programele de întreținere pentru
aeronave încadrate la Partea ML” (PIAC-AW-MPML),
Ediția nr. 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,

DIRECTOR

Nr. 27/GEN. Chișinău, 2 iunie 2026.

și de abrogare a unei hotărâri a Guvernului,

ORDON:

1. Se aprobă Procedurile și Instrucțiunile Aeronautice Civile „Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la Partea ML” (PIAC-AW-MPML), Ediția nr. 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 „Cadru normativ/PIAC”.

3. Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial și intră în vigoare la data de 12 august 2026.

Evgheni KOSTEȚKI



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
3

CUPRINS

CUPRINS	3
INDEXUL AMENDAMENTELOR	4
REGULI DE AMENDARE.....	5
CAPITOLUL 1. PREVEDERI GENERALE	6
1.1. Scopul	6
1.2. Domeniul de aplicare	6
1.3. Noțiuni și abrevieri	6
1.4 Documente de referință (internationale, naționale, interne)	7
1.5 Responsabilități	7
CAPITOLUL 2.	8
2.1. Principii generale privind AMP (Partea ML)	8
2.2. Declararea AMP de către proprietar (caz fără CAMO/CAO)	9
2.3. Aprobarea AMP de către CAMO/CAO	9
2.4. Derogare: AMP fără document separat (condiții cumulative)	10
2.5. Revizuirea anuală și modificările AMP	10
2.7. Arhivare și trasabilitate	11
CAPITOLUL 3. ANEXE.....	12
Anexa nr. 1	12
Lista de verificare program de întreținere conform Partea ML	12
Anexa nr. 2	14
Confirmare de primire/înregistrare (model)	14
Anexa nr. 3	15
Formular CAA AMP (model)	15
Anexa nr. 4	19
Tabele sinteză Part-ML (elemente relevante pentru AMP)	19
Anexa nr. 5	22
Sinteză ML.A.302 și șablon solicitare informații AMP	22
Anexa nr. 6	23
Evaluarea deviațiilor și a acțiunilor alternative față de ICA ale DAH (abordare bazată pe risc)	23
Anexa nr. 7	25
Clarificări privind testele operaționale/funcționale și testul transponderului	25



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
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	12.08.2026 / 27 GEN din 02.06.2026		



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW- MPML
5

REGULI DE AMENDARE

1. Modificarea prevederilor PIAC-AW-MPML 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-MPML va introduce noile pagini emise și va distruge paginile înlocuite.
4. Se emite o nouă ediție a PIAC-AW-MPML dacă volumul modificărilor depășește 30% din conținutul acesteia.



CAPITOLUL 1. PREVEDERI GENERALE

1.1. Scopul

1.1.1. Prezenta procedură stabilește mecanismul de aplicare a prevederilor anexei 5b (Partea-ML) la Regulamentul aprobat prin HG nr. 465/2025 (*Regulament*) a cerințelor privind programele de întreținere pentru aeronavele încadrate la Partea ML, inclusiv recepționarea declarațiilor, verificarea conformității și supravegherea implementării programelor.

1.1.2. Procedura reglementează:

1.1.2.1. etapele pe care solicitantul trebuie să le urmeze privind elaborarea programelor de întreținere.

1.1.2.2. modul în care Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC) recepționează, evaluează cererile și modalitatea de supraveghere.

1.2. Domeniul de aplicare

1.2.1. Procedura se aplică pentru activitățile de control și supraveghere aferente programelor de întreținere ale aeronavelor care intră sub incidența Partea ML (de regulă: avioane cu MTOM ≤ 2730 kg, giravioane cu MTOM ≤ 1200 kg certificate pentru max. 4 ocupanți și alte aeronave ELA2), conform anexei nr. 5b (Partea ML) din *Regulament*. Procedura se aplică și pentru situațiile în care continuitatea navigabilității este gestionată de o organizație CAMO/CAO pentru aeronave Part-ML, în măsura în care AAC trebuie să verifice existența și adecvarea AMP (declarat/aprobat), precum și eficacitatea acestuia.

1.3. Noțiuni și abrevieri

1.3.1. În sensul prezentului PIAC se aplică noțiunile prevăzute în art. 5 din Codul aerian nr. 301/2017 și pct. 2 din Regulament.

1.3.2. Abrevieri:

AAC	Autoritatea Aeronautică Civilă (Civil Aviation Authority)
ACAM	Monitorizarea continuității navigabilității aeronavelor (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring) realizată de AAC, conform ML.B.303.
AMC	Mijloace acceptabile de conformare (Acceptable Means of Compliance)
AMP	Program de întreținere al aeronavei (Aircraft Maintenance Program)
ARC	Certificat de evaluare a navigabilității (Airworthiness Review Certificate)
ALS	Secțiunea de limitări de navigabilitate (Airworthiness Limitation Section) inclusă în ICA.
AR	Evaluarea navigabilității (Airworthiness Review) realizată conform Partea-ML
ALI/LLP	Elemente cu limitări de navigabilitate / piese cu durată de viață limitată (Airworthiness Limitation Items / Life Limited Parts).
EASA	Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației
CAMO	Organizație de Management al Continuității Navigabilității



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
7

CAO	Organizație cu privilegii combinate (management al continuității navigabilității și/sau întreținere)
CEN	Certificat de evaluare a navigabilității unei aeronave (Airworthiness review certificate)
CMR	Cerințe de întreținere pentru certificare (Certification Maintenance Requirements) incluse în informațiile obligatorii de navigabilitate.
DAH	Deținătorul aprobării de proiect (Design Approval Holder).
ELA	Aeronavă ușoară europeană pilotată
ICA	Instrucțiuni pentru continuitatea navigabilității (Instructions for Continued Airworthiness) emise de deținătorul aprobării de proiect (DAH).
GM	Materialele de îndrumare (Guidance Material)
PMI /MIP	Program minim de inspecție (Minimum Inspection Programme) prevăzut în Partea-ML
PIEN	Personal independent de evaluare a navigabilității (ref. ML.A.904)
TBO	Interval recomandat între reparații capitale (Time Between Overhaul).
Partea ML	Anexa nr. 5b la Regulamentul privind continuitatea navigabilității și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea organizațiilor și a personalului cu atribuții în domeniu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 465/2025

1.4 Documente de referință (internaționale, naționale, interne)

- 1.4.1. Hotărârea Guvernului nr. 465/2025 – Regulamentul privind continuitatea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea organizațiilor și a personalului cu atribuții în domeniu.
- 1.4.2. Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017.
- 1.4.3. Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă RAC-RAASEAC.
- 1.4.4. Anexa nr. 5b la HG 465/2025 – Partea ML.
- 1.4.5. Anexa nr. 5d la HG 465/2025 – Partea CAO, după caz.
- 1.4.6. Mijloace acceptabile de punere în conformitate și materiale de îndrumare la *Regulament*, AMC&GM - Partea ML.

1.5 Responsabilități

- 1.5.1. Inspectorul AAC responsabil: primește și înregistrează declarațiile AMP și documentele aferente; efectuează verificările de conformitate (desktop și, după caz, pe aeronavă/înregistrări); formulează constatări și propune măsuri.
- 1.5.2. Proprietar aeronavă: asigură existența AMP (declarat/aprobat sau aplicarea derogării), implementarea AMP și păstrarea evidențelor; declară AMP atunci când nu are contract cu CAMO/CAO.
- 1.5.3. Organizație CAMO/CAO: aprobă AMP atunci când gestionează continuitatea navigabilității aeronavei; păstrează evidențe justificative pentru abateri de la recomandările DAH; efectuează revizuirea anuală a AMP când este cazul.



CAPITOLUL 2.

2.1. Principii generale privind AMP (Partea ML)

- 2.1.1. Pentru fiecare aeronavă Partea ML, întreținerea trebuie organizată pe baza unui AMP. AMP-ul și modificările acestuia sunt fie declarate de proprietar (dacă aeronava nu este gestionată de CAMO/CAO), fie aprobate de CAMO/CAO (dacă există contract de management al continuității navigabilității).
- 2.1.2. AMP trebuie să includă cel puțin:
- 2.1.2.1. sarcini/inspecții din PMI aplicabil sau ICA emise de DAH;
 - 2.1.2.2. informații obligatorii de navigabilitate (AD repetitive, ALS, cerințe specifice din TCDS);
 - 2.1.2.3. sarcini suplimentare determinate de configurație, modificări/reparații, componente cu durată limitată, mediul de operare și aprobări operaționale speciale; și
 - 2.1.2.4. indicarea dacă pilotul-proprietar este autorizat pentru sarcini de întreținere executate de pilotul-proprietar.
- 2.1.3. AAC verifică existența și adecvarea AMP în cadrul activităților de supraveghere (desktop audit, inspecții pe aeronavă/înregistrări, evaluarea navigabilității), utilizând Anexa nr. 1 din prezentul PIAC (checklist).
- 2.1.4. Atunci când AMP este elaborat pe baza ICA emise de DAH, orice abateri (sarcini/intervale alternative) trebuie identificate în AMP. Dacă AMP este aprobat de o CAMO/CAO, abaterile trebuie justificate și păstrate ca evidențe de către organizația respectivă. În cazul AMP declarat de proprietar, abaterile nu trebuie justificate, însă trebuie identificate, iar AMP nu trebuie să fie mai puțin restrictiv decât cerințele PMI (MIP) aplicabil și trebuie să includă toate informațiile obligatorii privind continuitatea navigabilității.
- 2.1.5. Informațiile obligatorii privind continuitatea navigabilității (altele decât AD) pot include, după caz: limitări de navigabilitate (ALI/ALS), cerințe de întreținere pentru certificare (CMR), piese cu durată de viață limitată (LLP), limite de timp și inspecții obligatorii. Intervalele acestor cerințe obligatorii nu pot fi extinse de CAMO/CAO; orice escaladare a acestor sarcini se aprobă de AAC.
- 2.1.6. Pentru uniformizarea structurii AMP, se recomandă utilizarea șablonului „**Formular CAA AMP**” (AMC2 ML.A.302) sau a unui format echivalent care acoperă toate elementele minime Partea ML și anexe pentru sarcini alternative și lista documentelor utilizate. PMI (MIP) detaliat, atunci când este utilizat ca bază, este prezentat în Anexele 8–10.
- 2.1.7. Noțiunea de „date/ instrucțiuni pentru continuitatea navigabilității emise de DAH (ICA)” se referă la instrucțiunile emise de titularul certificatului de tip, certificatului suplimentar de tip, autorizației ETSO sau aprobării de modificare/reparație a proiectului de tip. Datele altor producători (OEM) se utilizează doar dacă ICA ale DAH fac trimitere explicită la acestea. Sarcinile/intervalele alternative selectate de CAMO/CAO în AMP nu necesită aprobare prealabilă de la AAC; justificarea deviațiilor se păstrează ca evidență de către CAMO/CAO.
- 2.1.8. „Acțiuni de întreținere alternative” înseamnă deviații față de sarcini sau intervale recomandate de DAH (de exemplu, interval mai rar sau alt tip de sarcină - inspecție în loc de verificare). Atunci când baza AMP este ICA ale DAH, acțiunile alternative nu trebuie să fie mai puțin restrictive decât PMI (MIP) aplicabil (în frecvență și tip de sarcină).
- 2.1.9. Toleranțe pentru scadențe: variațiile permise ale intervalelor sunt cele prevăzute de Partea-ML (de exemplu, toleranța de 1 lună sau 10 ore, după caz).

Atenție: aplicarea toleranței la inspecția anuală poate conduce la expirarea certificatului de evaluare a navigabilității.



2.1.10. Noțiuni:

2.1.10.1. test operațional - confirmă funcționarea normală fără toleranțe cantitative;

2.1.10.2. test funcțional - verificare cantitativă cu toleranțe și înregistrarea parametrilor mășurați.

Un test de transponder efectuat conform EASA SIB 2011-15 sau 14 CFR Part 43 Appendix F este considerat echivalent pentru sarcina MIP/PMI privind transponderul.

2.2. Declararea AMP de către proprietar (caz fără CAMO/CAO)

2.2.1. Intrări (documente minime):

2.2.1.1. cerere/înaintare a proprietarului;

2.2.1.2. AMP (documentul) sau setul de documente care formează AMP în condițiile derogării (vezi pct. 2.4);

2.2.1.3. declarația semnată a proprietarului inclusă în AMP (conform cerinței Partea ML) – model în Anexa nr. 3 secțiunea 7 (ref. AMC2 ML.A.302);

2.2.1.4. datele de identificare ale aeronavei (înmatriculare, tip, MSN), motoare/elice după caz, configurație și utilizare (ore/an, mediu);

2.2.1.5. lista modificărilor/reparațiilor relevante și echipamente speciale instalate (dacă există).

2.2.2. Responsabilitățile AAC:

2.2.2.1. verifică eligibilitatea Partea-ML (încadrare tip/MTOM/ELA2) și dacă există sau nu contract CAMO/CAO;

2.2.2.2. efectuează verificarea de conformitate a AMP (desktop) folosind checklist-ul din Anexa nr. 1 din prezentul PIAC; dacă lipsesc elemente obligatorii, solicită completări în scris;

2.2.2.3. după verificare, transmite proprietarului confirmarea de primire/înregistrare Anexa nr. 2 din prezentul PIAC și după caz, lista de observații/solicitări.

2.2.3. Ieșiri:

2.2.3.1. confirmare de primire/înregistrare a declarației AMP;

2.2.3.2. listă de observații/solicitări (dacă este cazul);

2.2.3.3. înregistrare în dosarul aeronavei (electronic și/sau pe suport hârtie).

Notă: În cazul în care AMP este declarat de proprietar, AMP nu face obiectul aprobării prealabile de către AAC, iar responsabilitatea pentru conținut revine proprietarului. AAC verifică ulterior conformarea și eficacitatea AMP prin activități de supraveghere (inclusiv ACAM) și cu ocazia evaluării navigabilității. AAC poate solicita oricând proprietarului informații sau o copie a AMP. În cazul identificării unor deficiențe privind conținutul AMP, proprietarul modifică AMP în consecință, iar AAC poate emite constatări; în funcție de risc și de prevederile aplicabile, AAC poate aplica măsuri asupra ARC (suspendare/revocare) conform ML.B.304.

2.3. Aprobarea AMP de către CAMO/CAO

2.3.1. În cazul în care continuitatea navigabilității aeronavei este gestionată de o organizație CAMO sau CAO, AMP (și modificările) sunt aprobate de respectiva organizație. AMP trebuie să poarte semnătura CAMO/CAO, iar organizația trebuie să păstreze evidențe care justifică orice abatere de la recomandările DAH.

2.3.2. AAC verifică, în cadrul supravegherii CAMO/CAO și/sau în dosarul aeronavei, că AMP este aprobat, menținut la zi și implementat. În cazul utilizării ICA DAH ca bază, orice



sarcini/intervale alternative introduse în AMP nu necesită aprobare AAC; justificările pentru aceste abateri trebuie păstrate de CAMO/CAO și, la solicitare, prezentate AAC.

Excepție: intervalele cerințelor obligatorii de continuitate a navigabilității (de exemplu, ALS/ALI, CMR, limite de viață) nu pot fi extinse de CAMO/CAO, iar escaladarea acestora necesită aprobarea AAC. AAC poate solicita CAMO/CAO: copia AMP, justificări, dovada revizuirii anuale și evidențe privind efectuarea sarcinilor. Pentru evaluarea deviațiilor și a acțiunilor alternative utilizați ref.AMCI ML.A.302(c) Anexa nr. 6.

2.4. Derogare: AMP fără document separat (condiții cumulative)

2.4.1. Conform Partea ML, nu este necesară o declarație a proprietarului sau o aprobare de CAMO/CAO și nu este necesară prezentarea unui document AMP separat dacă sunt îndeplinite cumulativ condițiile:

2.4.1.1. toate ICA emise de DAH sunt urmate fără abatere;

2.4.1.2. toate recomandările de întreținere (de exemplu intervale TBO) din informații de service neobligatorii sunt urmate fără abatere;

2.4.1.3. nu sunt necesare sarcini suplimentare din cauza echipamentelor/modificărilor, reparațiilor, componentelor cu durată limitată, aprobărilor operaționale speciale, utilizării și mediului de operare;

2.4.1.4. pilotul-proprietar este autorizat să efectueze lucrări de întreținere executate de pilotul-proprietar (dacă se aplică).

2.4.2. În aceste cazuri, setul de documente care constituie AMP-ul aplicabil include: ICA DAH, recomandările de întreținere urmate fără abatere, informațiile obligatorii (AD repetitive, ALS, cerințe TCDS) și sarcinile impuse de directive operaționale/cerințe de spațiu aerian ori de instrumente/echipamente.

2.4.3. AAC verifică existența și aplicarea acestor documente (desktop și pe evidențe). Dacă AAC constată că derogarea nu mai este aplicabilă, solicită proprietarului/CAMO/CAO să emită/declare/aprobe un AMP complet.

2.5. Revizuirea anuală și modificările AMP

2.5.1. AMP este revizuit cel puțin o dată pe an pentru evaluarea eficacității. Revizuirea se face fie odată cu evaluarea navigabilității, fie de CAMO/CAO atunci când revizuirea nu este efectuată în cadrul evaluării navigabilității.

2.5.2. În cadrul revizuirii anuale a AMP se iau în considerare, cel puțin:

2.5.2.1. rezultatele întreținerii efectuate în ultimele 12 luni (inclusiv întreținerea neprogramată);

2.5.2.2. rezultatele evaluării navigabilității (AR), care pot indica faptul că AMP nu este adecvat;

2.5.2.3. reviziile/actualizările documentelor care stau la baza AMP (PMI/MIP, date DAH);

2.5.2.4. modificări ale configurației aeronavei și ale tipului/specificului operării;

2.5.2.5. modificări ale listei de piloți-proprietari (dacă este cazul); și

2.5.2.6. cerințe obligatorii aplicabile (AD, limitări de navigabilitate, CMR, cerințe TCDS).

2.5.3. Pentru evaluarea eficacității AMP, persoana care efectuează revizuirea poate solicita și examina evidențele întreținerii efectuate în ultimele 12 luni (inclusiv întreținerea neprogramată). Se acordă atenție dacă defectele constatate ar fi putut fi prevenite prin includerea în AMP a unor recomandări DAH inițial omise.

2.5.4. Modificările AMP se gestionează astfel:



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
11

- 2.5.4.1. proprietar (caz declarat): actualizează AMP și păstrează versiunea anterioară pentru trasabilitate; transmite AAC, la solicitare, ultima versiune;
- 2.5.4.2. CAMO/CAO (caz aprobat): aprobă revizia, păstrează justificările și comunică proprietarului implementarea; transmite AAC la solicitare;
- 2.5.4.3. AAC: verifică revizia și implementarea în cadrul supravegherii; poate solicita clarificări/completări.
- 2.5.5. Dacă există un dezacord între proprietar și persoana autorizată pentru evaluarea navigabilității privind necesitatea modificării AMP, persoana respectivă informează AAC. AAC stabilește modificările necesare și, după caz, emite constatări și stabilește măsuri corective.
- 2.5.6. Revizuirea AMP în cadrul evaluării navigabilității se realizează prin verificări selective, ca parte a investigațiilor și a constatărilor rezultate din evaluarea fizică a aeronavei și a înregistrărilor. Persoana care efectuează evaluarea navigabilității nu este responsabilă de completitudinea AMP, însă poate solicita evidențe și poate ridica constatări atunci când eficacitatea sau conținutul AMP indică riscuri sau neconformități.

2.7. Arhivare și trasabilitate

- 2.7.1. AAC păstrează în dosarul aeronavei: corespondența privind AMP, declarația proprietarului (dacă este cazul), copii ale versiunilor AMP primite/solicitate, checklist-urile completate și observațiile/constatările. Evidențele se păstrează conform regulilor interne de arhivare.
- 2.7.2. Pentru trasabilitate, fiecare versiune AMP trebuie să fie identificată prin dată/revizie și să indice aeronava, proprietarul și, după caz, semnătura CAMO/CAO sau declarația proprietarului.



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
12

CAPITOLUL 3. ANEXE

Anexa nr. 1

Lista de verificare program de întreținere conform Partea ML

Lista de verificare program de întreținere conform Partea ML					
Solicitant:					
Înmatriculare:		Producător/Model/N/S:			
Tip motoare/ elice		Producător/Model/N/S:			
Nr. crt.	CERINȚĂ	DA	NU	N/A	Note, observații, comentarii
1.	Baza AMP: PMI aplicabil sau ICA DAH (ML.A.302(c)(2)).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.	Informații obligatorii incluse: AD repetitive, ALS, cerințe TCDS (ML.A.302(c)(4)).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.	Sarcini suplimentare considerate: modificări, reparații, componente cu durată limitată, mediu de operare, aprobări speciale (ML.A.302(c)(5)).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.	Pilot-proprietar autorizat? (ML.A.302(c)(6) și menționare în AMP dacă se aplică).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.	Dacă AMP este declarat: declarație semnată a proprietarului inclusă (ML.A.302(c)(7)).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	Dacă AMP este aprobat: semnătura CAMO/CAO și evidențe justificative pentru abateri (ML.A.302(c)(8)).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	Revizuire anuală prevăzută/efectuată (ML.A.302(c)(9)).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	Derogare aplicată? Condiții cumulative îndeplinite (ML.A.302(e)) și conținut minim (ML.A.302(f)).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	PMI (dacă aplicabil): intervale și elemente minime incluse (ML.A.302(d)).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Deviatii (sarcini/intervale alternative) de la ICA DAH sunt identificate în AMP; dacă AMP este aprobat de CAMO/CAO există justificări păstrate (ML.A.302(c) + AMC/GM). AMP nu este mai puțin restrictiv decât PMI/MIP aplicabil.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10	Informații obligatorii complete: pe lângă AD, sunt incluse ALS/ALI, CMR și limite de viață/LLP; nu există extinderi ale intervalelor obligatorii fără aprobarea AAC (GM/AMC).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11	Revizuirea anuală: există dovezi că au fost considerate rezultatele întreținerii (12 luni),	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
13

	rezultatele AR(evaluării), actualizări PMI/ICA, schimbări de configurație/operare și cerințe obligatorii (AMC1 ML.A.302(c)(9)).				
12	PMI (dacă aplicabil): toleranțele pentru intervale sunt aplicate conform ML.A.302(d)(1) și sunt evaluate impacturile asupra termenelor/valabilității evaluării navigabilității.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	AMP indică explicit baza utilizată: (a) ICA ale DAH; (b) PMI (MIP) Partea-ML; (c) AMP implicit (ML.A.302(e)) – după caz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14	Dacă AMP este bazat pe ICA ale DAH: toate deviațiile (sarcini/intervale alternative) sunt identificate în AMP; pentru CAMO/CAO există justificare documentată și păstrată.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15	Deviațiile/alternativele față de ICA ale DAH nu sunt mai puțin restrictive decât cerințele PMI (MIP) aplicabil (frecvență și tip sarcină).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16	AMP include toate informațiile obligatorii de navigabilitate (AD repetitive, limitări de navigabilitate/ALS/ALI, CMR, piese cu durată limitată etc.). Intervalele acestor cerințe nu sunt extinse fără aprobare AAC (unde este cazul).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
17	AMP include (sau are procedură) pentru lista piloților-proprietari autorizați și gestionarea actualizării listei (dacă se aplică).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
18	Există evidență a revizuirii anuale a AMP (proces-verbal/fișă de revizuire) care acoperă elementele minime din AMC1 ML.A.302(c)(9) și include analiza întreținerii neprogramate.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Neconformități					
Recomandare					
Numele inspectorului:		Data:		Semnătura	



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
14

Anexa nr. 2

Confirmare de primire/înregistrare (model)

[Antet AAC / Nr. ieșire / Data]

Către: [Proprietar]

Subiect: Confirmare primire și înregistrare declarație Program de întreținere (AMP) – Part-ML

Autoritatea Aeronautică Civilă confirmă recepționarea și înregistrarea declarației privind Programul de întreținere (AMP) pentru aeronava [înmatriculare], tip [tip/model], înregistrată la data de [data], cu nr. de intrare [nr.].

Prezenta confirmare reprezintă doar dovada primirii și înregistrării declarației și nu constituie aprobare a conținutului AMP. Responsabilitatea pentru conținutul și implementarea AMP revine proprietarului (sau CAMO/CAO, după caz). AMP va fi evaluat periodic în cadrul evaluării navigabilității și/sau al activităților de monitorizare (ACAM).

În urma verificării preliminare (desktop) efectuate conform PIAC-AW-MPML, au fost identificate următoarele observații/solicitări (**dacă este cazul**):

- 1) ...
- 2) ...

Vă rugăm să transmiteți completările/clarificările în termen de [] zile lucrătoare, pentru actualizarea dosarului aeronavei.

Cu respect,

[Nume Prenume]

[Funcția]

Autoritatea Aeronautică Civilă

Notă: Modificările față de ediția anterioară sunt marcate .



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
15

Anexa nr. 3
Formular CAA AMP (model)

Model orientativ pentru elaborarea Programului de întreținere (AMP) în conformitate cu AMC2 ML.A.302 (Part-ML).

Programul de întreținere al aeronavei (AMP) conform Partea ML			
Identificarea aeronavei			
1	Înmatriculare:	Tipul:	Numărul de serie:
	Proprietar:		
2	Deținătorul aprobării de proiect (DAH) ICA <input type="checkbox"/>	Programul minim de inspecții (PMI/MIP) conform ultimei revizii a AMC ML.A.302(d) <input type="checkbox"/> Alt PMI/MIP care respectă ML.A.302(d) <input type="checkbox"/> (Listați sarcinile în Anexa A)	
	Cerințe suplimentare de întreținere față de ICA sau PMI/MIP: sunt introduse deviații? DA <input type="checkbox"/> NU <input type="checkbox"/> Nu se aplică <input type="checkbox"/>		
Instrucțiunile de continuitate a navigabilității (ICA) ale deținătorului aprobării de proiect (DAH)			
3	Producătorul echipamentului și tipul	Referința ICA aplicabilă (revizia/data nu este necesară, presupunând că se va utiliza întotdeauna ultima revizie)	
Pentru aeronave, altele decât baloanele			
3a	Aeronave (altele decât baloanele)		
3b	Motor (daca este aplicabil)		
3c	Elice (daca este aplicabil)		
Pentru baloane			
3d	Anvelopă (doar pentru baloane)		
3e	Coș(uri) (doar pentru baloane)		
3f	Arzător(e) (doar pentru baloane)		
3g	Butelii de combustibil (doar pentru baloane)		
Cerințe suplimentare de întreținere față de ICA ale DAH sau față de PMI/MIP (aplicabile tuturor AMP)			
4	Indicați dacă oricare dintre următoarele tipuri de întreținere repetitivă este inclusă în AMP (dacă răspundeți „DA”, listați cerințele specifice în Anexa B)	Da	Nu
	Întreținere datorată echipamentelor specifice și modificărilor		
	Întreținere ca urmare a reparațiilor		
	Întreținere datorată componentelor cu durată de viață limitată (aceasta se aplică doar dacă se utilizează PMI/MIP. În caz contrar, aceste date fac deja parte din datele DAH utilizate ca bază pentru AMP.)		
	Întreținere datorată informațiilor obligatorii de continuitate a navigabilității (limitări de navigabilitate (ALI), cerințe de întreținere pentru certificare (CMR), cerințe specifice din TCDS etc.)		



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
16

	Recomandări de întreținere, precum intervalele între revizii generale (TBO), emise prin buletine de service, scrisori de service și alte informații de service neobligatorii		
	Întreținere ca urmare a directivelor de navigabilitate repetitive (AD)		
	Întreținere datorată directivelor/cerințelor operaționale/de spațiu aerian (altimetru, busolă, transponder etc.)		
	Întreținere datorată tipului de operare sau aprobărilor operaționale		
	Altele		
Sarcini de întreținere alternative față de ICA ale DAH (nu mai puțin restrictive decât PMI/MIP)			
5	Indicați dacă există vreo sarcină de întreținere alternativă față de ICA ale DAH (dacă „DA”, listați sarcinile alternative specifice în Anexa C)	Da	Nu
Întreținere de către proprietarul-pilot (doar pentru baloane care nu sunt operate în Subpartea-ADD, sau planoare care nu sunt operate în Subpartea-DEC, sau alte aeronave operate conform Partea-NCO) Observație: întreținerea de către proprietarul-pilot nu este permisă pentru aeronave operate de o ATO/DTO comercială.			
6	Proprietarul-pilot efectuează întreținere ca proprietar-pilot (ref. ML.A.803)? Dacă da, introduceți numele proprietarului(-ilor)-pilot autorizați să efectueze această întreținere: Nume proprietar-pilot: (NOTĂ) Număr licență: (NOTĂ) Semnătură: _____ Data: _____ NOTĂ: Este posibilă trimiterea la o listă în cazul aeronavelor deținute în comun.	Da	Nu
Aprobarea/declarația programului de întreținere (selectați opțiunea corespunzătoare)			
7	Declarație de către proprietar: „Declar prin prezenta că acesta este programul de întreținere aplicabil aeronavei menționate la blocul 1 și îmi asum întreaga responsabilitate pentru conținutul său și, în special, pentru orice sarcini alternative față de datele DAH.” Semnătură/nume/data:	Aprobare de către CAMO/CAO contractată: Nr. de referință al aprobării CAMO/CAO: Semnătură/nume/data:	
Declarație de certificare			
8	„Voi asigura întreținerea aeronavei în conformitate cu acest program de întreținere și faptul că programul de întreținere va fi revizuit și actualizat, după caz.” Semnat de persoana/organizația responsabilă pentru menținerea navigabilității aeronavei, conform ML.A.201: Proprietar/Locatar/Operator CAMO/CAO Numele proprietarului/locatarului/operatorului sau numărul de aprobare CAMO/CAO:		



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
17

	Adresa: Telefon/fax: Email: Semnătură/data:
9	Anexe atașate: — Anexa A DA <input type="checkbox"/> NU <input type="checkbox"/> — Anexa B DA <input type="checkbox"/> NU <input type="checkbox"/> — Anexa C DA <input type="checkbox"/> NU <input type="checkbox"/> — Anexa D DA <input type="checkbox"/> NU <input type="checkbox"/>

Anexa A — Programul minim de inspecții (PMI/MIP) (se aplică doar dacă se utilizează un PMI/MIP diferit de cel descris în AMC1 ML.A.302(d) — vedeți Secțiunea 2 de mai sus)		
Detaliați sarcinile și inspecțiile conținute în PMI/MIP utilizat.		
Anexa B — Cerințe suplimentare de întreținere (includeți doar dacă este necesar — vedeți Secțiunea 4 de mai sus)		
Această anexă trebuie să includă doar sarcinile care sunt incluse în AMP, fie la intervalul recomandat, fie la un interval diferit. (Toate sarcinile repetitive de întreținere care nu sunt incluse aici, precum și orice diferențe de interval, trebuie păstrate de CAMO/CAO (atunci când este contractată) în dosarele sale, împreună cu justificările corespunzătoare. Anexa D poate fi utilizată opțional. Cu toate acestea, proprietarul/CAMO/CAO rămâne responsabil să ia în considerare toate instrucțiunile, chiar dacă nu sunt adoptate și listate aici. Persoana care efectuează revizuirea de navigabilitate (AR), dacă revizuește AMP, nu este responsabilă pentru caracterul complet al acestei anexe, dar poate realiza eșantionări ca parte a investigațiilor și a constatărilor identificate în timpul revizuirii fizice.)		
Descrierea sarcinii	Referințe	Interval (bifați dacă intervalul selectat diferă de cel cerut în documentul de referință)
Întreținere datorată echipamentelor specifice și modificărilor		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Întreținere ca urmare a reparațiilor		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Întreținere datorată componentelor cu durată de viață limitată (aceasta se aplică doar dacă se utilizează PMI/MIP. În caz contrar, aceste date fac deja parte din datele DAH utilizate ca bază pentru AMP.)		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Întreținere datorată instrucțiunilor obligatorii de menținere a navigabilității (ALI, CMR, cerințe specifice din TCDS etc.)		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
18

Recomandări de întreținere, precum intervalele TBO, emise prin buletine de service, scrisori de service și alte informații de service neobligatorii

		<input type="checkbox"/>
Emițătoare de localizare în caz de urgență (ELT) și balize personale de localizare (PLB) — test anual	EASA SIB 2019-09	1 an <input type="checkbox"/>
(dacă nu se utilizează PMI/MIP sau o sarcină ICA echivalentă) Test transponder	EASA SIB 2011-15	2 ani <input type="checkbox"/>
Întreținere ca urmare a directivelor de navigabilitate repetitive (AD)		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Întreținere datorată directivelor/cerințelor operaționale/de spațiu aerian (altimetru, busolă, transponder etc.)		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Întreținere datorată tipului de operare sau aprobărilor operaționale		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
Altele		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>

Anexa C — Sarcini de întreținere alternative față de ICA ale DAH (nu mai puțin restrictive decât PMI/MIP)

(includeți doar dacă este necesar — vedeți Secțiunea 5 de mai sus)

Descrierea sarcinii	Interval recomandat	Inspecție/sarcină alternativă	Interval modificat
Atunci când ICA ale DAH sunt utilizate ca bază pentru AMP, această anexă se folosește pentru a include sarcinile alternative față de ICA ale DAH, care sunt incluse în AMP. (Atunci când este contractată o CAMO/CAO, toate elementele care justifică abaterile de la ICA ale DAH trebuie păstrate de CAMO/CAO, iar organizația trebuie să furnizeze proprietarului o copie a acestor justificări.)			

Anexa D — Informații suplimentare (opțional)

Această anexă poate fi utilizată opțional pentru a furniza informații suplimentare, precum lista completă a sarcinilor AMP sau lista documentelor (de ex. buletine de service) luate în considerare la elaborarea AMP.

CAA Form AMP, Issue 01



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
19

Anexa nr. 4

Tabele sinteză Part-ML (elemente relevante pentru AMP)

Notă: tabelele de mai jos sunt extrase din AMC&GM Partea-ML și prezintă, pe categorii de aeronave, responsabilitățile și condițiile privind existența/declarația/aprobarea programului de întreținere.

Tabel A4-1. Sinteza – Baloane

	Baloane		
	Part-BOP Subpart ADD	Part-BOP non-Subpart ADD	
		comercial ATO/DTO	Non-ATO/DTO or non-comercial ATO/DTO
Contract cu CAMO/CAO (CAM) necesar?	da	da	nu*
Programul de întreținere al aeronavei (AMP)	Documentul AMP trebuie să fie aprobat de organizația CAMO/CAO(-CAM) contractată.		Dacă nu există CAMO/CAO(-CAM), AMP trebuie declarat de proprietar. Dacă există o CAMO/CAO(-CAM) contractată, AMP trebuie aprobat de CAMO/CAO(-CAM).
	Dacă sunt îndeplinite condițiile ML.A.302(e), nu este necesară întocmirea unui document AMP.		
Întreținere	De către o organizație de întreținere		De către o organizație de întreținere sau de către personal certicator independent ori proprietarul-pilot**
Evaluare navigabilitate (AR) și certificatul de evaluare a navigabilității (ARC)	De către o organizație de întreținere*** sau de către CAMO/CAO(-CAM) contractată sau de către autoritatea competentă		De către o organizație de întreținere*** sau personal independent*** sau de către CAMO/CAO(-CAM) (dacă este contractată) sau de către autoritatea competentă

Tabel A4-2. Sinteza – Planoare

	Planoare		
	Part-SAO Subpart-DEC	Part-SAO non-Subpart-DEC	
		comercial ATO/DTO	Non-ATO/DTO or non-comercial ATO/DTO
Contract cu CAMO/CAO(-CAM) necesar?	da	da	nu*
Programul de întreținere al aeronavei (AMP)	Documentul AMP trebuie să fie aprobat de organizația CAMO/CAO(-CAM) contractată.		Dacă nu există CAMO/CAO(-CAM), AMP trebuie declarat de proprietar.



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
20

		Dacă există o CAMO/CAO(-CAM) contractată, AMP trebuie aprobat de CAMO/CAO(-CAM).
	Dacă sunt îndeplinite condițiile ML.A.302(e), nu este necesară întocmirea unui document AMP.	
Întreținere	De către o organizație de întreținere	De către o organizație de întreținere sau de către PIEN ori proprietarul-pilot**
Evaluare navigabilitate (AR) și certificatul de evaluare a navigabilității (ARC)	De către o organizație de întreținere*** sau de către CAMO/CAO(-CAM) contractată sau de către autoritatea competentă	De către o organizație de întreținere*** PIEN *** sau de către CAMO/CAO(-CAM) (dacă este contractată) sau de către autoritatea competentă

Tabel A4-3. Sinteză – Aeronave (altele decât baloane și planoare)

	Aeronave (altele decât baloane și planoare)		
	non-Partea-NCO	Partea-NCO	
		comercial ATO/DTO	Non-ATO/DTO or non-comercial ATO/DTO
Contract cu CAMO/CAO(-CAM) necesar?	da	da	nu*
Programul de întreținere al aeronavei (AMP)	Documentul AMP trebuie să fie aprobat de organizația CAMO/CAO(-CAM) contractată.		Dacă nu există CAMO/CAO(-CAM), AMP trebuie declarat de proprietar.
			Dacă există o CAMO/CAO(-CAM) contractată, AMP trebuie aprobat de CAMO/CAO(-CAM).
	Dacă sunt îndeplinite condițiile ML.A.302(e), nu este necesară întocmirea unui document AMP.		
Întreținere	De către o organizație de întreținere	De către o organizație de întreținere sau de către personal independent de evaluare a navigabilității ori proprietarul-pilot**	
Evaluare navigabilitate (AR) și certificatul de evaluare a navigabilității (ARC)	De către o organizație de întreținere*** sau de către CAMO/CAO(-CAM) contractată sau de către autoritatea competentă	De către o organizație de întreținere*** sau personal independent de evaluare a navigabilității *** sau de către CAMO/CAO(-CAM) (dacă este contractată) sau de către autoritatea competentă	



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW- MPML
21

*: Nu este necesar un CAMO/CAO(-CAM), dar proprietarul poate decide să contracteze un CAMO/CAO(-CAM).

** : în limita privilegiilor sale

***: împreună cu inspecția tehnică anuală/la 100 de ore



Programele de întreținere pentru aeronave încadrate la
Partea ML

AAC
PIAC-AW-
MPML
22

Anexa nr. 5
Sinteză ML.A.302 și șablon solicitare informații AMP

A5-1. Rezumat responsabilități și opțiuni de dezvoltare/declarație/aprobare AMP (GM2 ML.A.302).

	Opțiunea 1	Opțiunea 2
Responsabilitate pentru dezvoltare AMP	CAMO sau CAO contractată	Proprietar (dacă este permis conform ML.A.201(f))
Aprobare/declarația AMP	Aprobată de CAMO sau CAO, sau nu este necesară în cazul conformării cu ML.A.302(e)	Declarație a proprietarului sau nu este necesară în cazul conformării cu ML.A.302(e)
Baza pentru programul de întreținere	PMI/MIP (nu se aplică aeronavelor cu rotor și dirijabilelor) sau ICA emise de DAH	
Deviatii de la instrucțiuni pentru continuitatea navigabilității (ICA) emise de deținătorul aprobării de proiect (DAH).	Deviatii de la instrucțiunile DAH sunt justificate. CAMO/CAO păstrează o evidență a justificărilor și furnizează proprietarului o copie a acestora.	Deviatiile nu necesita justificare.
AMP evaluarea anuala	În colaborare cu personalul AR (Airworthiness Review) sau, dacă nu este efectuat împreună cu personal AR (de exemplu, în cazul prelungirii ARC), de către CAMO sau CAO.	

A5-2. Șablon pentru colectarea informațiilor despre AMP (AMC1 ML.B.201) – utilizabil de proprietar/CAMO/CAO la solicitarea AAC.

Programul de întreținere al aeronavei (AMP) conform Partea ML			
Identificarea aeronavei			
1	Insemnele de inmatriculare :	Tipul:	Numarul de serie:
	Proprietar:		
Ce bază se utilizează pentru programul de întreținere?			
2	Instrucțiuni pentru continuitatea navigabilității (ICA) emise de deținătorul aprobării de proiect (DAH). <input type="checkbox"/> Sarcini alternative de ICA introduce in AMP? Da <input type="checkbox"/> Nu <input type="checkbox"/>	Programul minim de inspecții (PMI/MIP) conform ultimei revizii a AMC ML.A.302(d) <input type="checkbox"/> Un alt PMI/MIP care respectă ML.A.302(d) <input type="checkbox"/>	
	Cerinte suplimentare de intretinere ICA sau MIP: sunt introduse deviații? DA <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/>		
Aprobare/ declarare al AMP (selectați opțiunea corespunzătoare)			
3	<input type="checkbox"/> AMP declarat <input type="checkbox"/> Implicit AMP (ML.A.302(e)) <input type="checkbox"/> Aprobata de CAMO/CAO contractată. Referința aprobării organizației: _____		



Anexa nr. 6

Evaluarea deviațiilor și a acțiunilor alternative față de ICA ale DAH (abordare bazată pe risc)

A6-1. Elemente de evaluat (exemple) pentru deviații precum extinderea intervalelor TBO sau omiterea unei sarcini recomandate de DAH (ref.AMC1 ML.A.302(c)).

Exemple	
Aprobări operaționale (OPS)	RISC MAI RIDICAT: operare comercială, instruire de zbor comercială RISC MEDIU: instruire de zbor efectuată de o asociație, operațiuni specializate necomerciale (SPO) RISC MAI REDUS: privat
Reguli de zbor	RISC MAI RIDICAT: reguli de zbor instrumental (IFR) RISC MEDIU: reguli de zbor vizual (VFR) pe timp de noapte RISC MAI REDUS: VFR pe timp de zi
Clasificare aeronava conform Partii ML (Greutate)	RISC MAI MARE: altele decât ELA1 RISC MEDIU: aeronave ELA1, altele decât avioane sport ușoare (LSA), aeronave foarte ușoare (VLA), planoare și planoare cu motor RISC MAI MIC: LSA, VLA, planoare și planoare cu motor
Cine gestionează navigabilitatea aeronavei?	RISC MAI RIDICAT: proprietar RISC MAI REDUS: CAMO/CAO
Cine întreține tehnic aeronava?	RISC MAI MARE: pilot-proprietar RISC MEDIU: personal certificator independent RISC MAI MIC: organizație de întreținere
Timp în serviciu (zbor ore, ani)	RISC MAI MARE: număr foarte mare de ore sau ani RISC MEDIU: număr mediu de ore sau ani RISC MAI MIC: număr redus de ore sau ani
Utilizare aeronava	RISC MAI MARE: mai puțin de 50 h pe an RISC MEDIU: în jur de 200 h pe an RISC MAI MIC: mai mult de 400 h pe an



Neconformități ACAM	RISC MAI MARE: numeroase constatări în ACAM sau inspecții la rampă RISC MEDIU: puține constatări în inspecțiile ACAM RISC MAI MIC: constatări rare în inspecțiile ACAM
Redundanță(sistem de rezervă) a sistemului (pentru componente precum motor/elice)	RISC MAI MARE: aeronave cu un singur motor RISC MAI MIC: aeronave cu mai multe motoare
Măsuri suplimentare de întreținere	RISC MAI MARE: fără măsuri suplimentare RISC MAI MIC: măsuri suplimentare (de exemplu, analiza uleiului, monitorizarea datelor motorului, inspecții cu boroscop, inspecții de coroziune, etc.)
Factorul de risc de defecțiune a componentelor	RISC MAI MARE: cedare motor pe elicopter RISC MEDIU: cedare motor pe avion RISC MAI MIC: planor, sau planor cu motor

A6-2. Exemplu de analiză a acceptabilității unei alternative (ICA vs alternativă propusă vs MIP) – pentru a demonstra că alternativa nu este mai puțin restrictivă decât MIP.

sarcină ICA	alternativa propusa in AMP	sarcină MIP	Acceptare alternativ propusa(Da/Nu)
Inspecție XX 6 luni interval	Inspecție XX 12 luni interval	Inspecție XX 12 luni interval	da
Inspecție XX 12 luni interval	Inspecție XX 24 luni interval	Inspecție XX 12 luni interval	Nu
Inspecție XX 24 luni interval	Inspecție XX 36 luni interval	Inspecție XX 12 luni interval	Nu (24 luni de menținut)
Testați funcțional sistemul XX	Testați operațional sistemul XX (același interval) sau inspecție vizuală generală a sistemului XX (același interval)	Testați funcțional sistemul XX (același interval)	Nu*
Testați operațional sistemul XX	Testați funcțional sistemul XX (același interval)	Testați operațional sistemul XX (același interval)	Da*
Inspecție XX interval de 24 luni	Inspecție XX 36 luni	None relevant	Da
Test funcțional	inspecție vizuală generală	None relevant	Da



Anexa nr. 7

Clarificări privind testele operaționale/funcționale și testul transponderului

Test operațional (operational test/check): sarcină pentru a determina că un echipament funcționează normal, fără toleranțe cantitative.

Test funcțional (functional test/check): verificare cantitativă a funcțiilor unui echipament, în limitele specificate; parametrul măsurat se înregistrează.

Test transponder: un test efectuat conform EASA SIB 2011-15 sau 14 CFR Part 43 Appendix F este considerat a acoperi sarcina MIP/PMI privind transponderul.