



### Juhis Osa-ML kohase hooldusprogrammi koostamiseks

Käesolev juhend on komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 Vb lisa (Osa-ML) kohta eesmärgiga anda soovitusi Osa-ML kohase hooldusprogrammi koostamiseks. Käesolev juhend ei anna õiguslikku arvamust ega asenda määrusi, mida võidakse vastavalt vajadusele muuta. Hooldusprogrammi koostamisel tuleb juhendada kehtivatest nõuetest.

Osa-ML on jätkuva lennukõlblikkuse standard, mis määratleb, kuidas õhusõidukit ja sellele paigaldamiseks ette nähtud komponente hooldada tuleb ja kes seda tõendada saab. Osa-ML töötab välja EASA, vastamaks üdlennundusega seotud madalamatele riskidele. Ehkki iga piloot tagab, et tema õhusõidukit hooldatakse parimal võimalikul tasemel, vähendab ML osa halduskoormust, aidates seeläbi vähendada üdlennunduse kulusid.

Osa-ML nõudeid kohaldatakse järgmiste õhusõidukite suhtes, mis ei ole keerukad mootoriga õhusõidukid ja mis ei ole loetletud määruse (EÜ) nr 1008/2008 kohaselt lennutegevusloa saanud lennuettevõtja sertifikaadil::

- a) lennukid maksimaalse stardimassiga kuni 2 730 kg;
- b) kuni neljale sõitjale ette nähtud tiivikõhusõidukid maksimaalse stardimassiga kuni 1 200 kg;
- c) muu ELA2 õhusõiduk, purilennukid ja õhupallid

### Omaniku kohustused (ML.A.201)

Õhusõiduki omanik vastutab õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse eest ning tagab, et lennud sellega toimuvad üksnes juhul, kui on täidetud kõik järgmised nõuded:

1. õhusõidukit hoitakse lennukõlblikuna;
2. kogu käitamis- ja avariivarustus on paigaldatud nõuetekohaselt ning on töökorras või selle töökõlbmatus on selgelt tähistatud;
3. õhusõidukil on kehtiv lennukõlblikkussertifikaat;
4. õhusõidukit hooldatakse vastavalt õhusõiduki hooldusprogrammile, mis on kindlaks määratud punktis ML.A.302.

Õhusõiduki omanik võib ülalnimetatud lennukõlblikkuse nõuete täitmiseks sõlmida lepingu organisatsiooniga, mis on heaks kiidetud jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise organisatsioonina (CAMO) või kombineeritud lennukõlblikkuse organisatsiooniga (CAO).

Erandina eelnevast loetelust kohaldatakse juhul, kui õhusõiduk on renditud, sätestatud kohustused saab kanda rendile võtja suhtes, kui rendile võtja on märgitud õhusõiduki registreerimisdokumendis või rendilepingus.

Juhul kui õhusõidukit käitatakse järgnevalt:

- Äritegevuses osaleva sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni (ATO) või äritegevuses osaleva deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsiooni (DTO) poolt (määrus (EL) nr 1178/2011 artiklis 10a);
- või mida ei käitata vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 VII lisale (osa NCO)
- või mida käitatakse vastavalt määruse (EL) 2018/395 II lisa (osa BOP) ADD alajaole või määruse (EL) 2018/1976 (1) II lisa (osa SAO) DEC alajaole, peab käitaja:

olema sertifitseeritud kas jätkuvat lennukõlblikkust korraldava organisatsioonina (CAMO) või kombineeritud lennukõlblikkust korraldava organisatsioonina (CAO) vastavalt I lisa (osa M) Vc lisa (osa CAMO) G alajaole või V d lisale (osa CAO) või sõlmima vastava organisatsiooniga lepingu.

Seega, kui mistahes osa-ML regulatsioonile vastav õhusõiduk (lennuk, tiivik õhusõiduk, õhupall või purilennuk) osaleb kommertstegevuses, peab lennukõlblikkus olema korraldatud sertifitseeritud CAMO või CAO organisatsiooni poolt. Juhul kui tegemist ei ole kommertstegevusega ning õhusõidukit kasutatakse näiteks klubi tegevuses või käitatakse mitme omaniku poolt ei ole lennukõlblikkuse korraldamiseks vajalik sertifitseeritud CAMO või CAO organisatsioon.

## Hooldusprogrammid (ML.A.302)

Iga õhusõiduki hooldus peab olema korraldatud õhusõiduki hooldusprogrammi alusel. See on dokument, milles on loetletud kõik õhusõidukil tehtavad ülevaatused ja ülesanded ning nende sagedus.

Osa-ML kategooria õhusõidukite hooldusprogramm (edaspidi AMP) saab põhineda kas kohaldataval ICA-I (*instructions for continued airworthiness*) või ML.A-s määratletud minimaalsel ülevaatusprogrammil MIP (*minimum inspection programme*). 302 (d).

Hooldusprogrammis tuleb kindlalt selgeks määrata õhusõiduki omanik ja õhusõiduk, mille kohta programm on koostatud, sealhulgas kõik õhusõidukile paigaldatud mootorid ja propellerid (vastavalt vajadusele)

Osa-ML kohaselt deklareerib õhusõiduki hooldusprogrammi omanik ise või kiidab selle heaks lennukõlblikkuse eest vastutav CAMO / CAO organisatsioon. Eesti Transpordiamet Osa-ML põhinevaid hooldusprogramme ei kooskõlasta.

Kui õhusõiduki omanik ei ole jätkuva lennukõlblikkuse korraldamiseks lepingut sõlminud CAMO või CAO organisatsiooniga, peab omanik ise AMP deklareerima. Deklaratsioon peab sisaldama omaniku allkirjastatud kinnitust selle kohta, et tegemist on konkreetse registreerimistunnusega õhusõiduki *hooldusprogrammiga* ja, et omanik kannab täielikku vastutust selle sisu eest. Omaniku poolt deklareeritud AMP-d ei ole vaja Transpordiametile esitada heaks kiitmiseks. Juhul kui AMP põhineb ICA-I ning soovitakse ICA-st kõrvale kalduda võib omanik seda omal vastutusel teha, tingimusel et need lisanduvad või asendavad hooldusmeetmed ei ole vähem piiravad kui minimaalne ülevaatusprogramm *seda nõuab*. Sellisel puhul peab sellest ka Transpordiametit teavitama, põhjendus kõrvalekalde osas seejuures ei ole nõutud. (vt GM1 ML.A.302).

Kui õhusõidukit lennukõlblikkust korraldab aga CAMO või CAO, ei ole AMP deklareerimine võimalik ning lennukõlblikkuse eest vastutav organisatsioon peab AMP ise heaks kiitma.

Juhul kui hooldusprogramm põhineb ICA-I ja soovitakse ICA-st kõrvale kalduda peab see olema põhjendatud ja nõuetekohaselt registreeritud ning seejuures olema mitte vähem piiravam kui minimaalses ülevaatus programmis esitatud nõuded.

Hooldusprogrammis peab olema esitatud ka kogu kohustuslik teave jätkuva lennukõblikkuse kohta, nagu näiteks lennukõblikkuse direktiivid (AD), jätkuva lennukõblikkuse korraldamise juhiste lennukõblikkuspiirangute osa ALS (*airworthiness limitation section*) ja tüübisertifikaadi andmelehel loetletud konkreetsed hooldusnõuded.

Kindlaks tuleb määrata ka kõik konkreetse õhusõidukitüübi, konfiguratsiooni ja liigi ning käitamise iseärasustest tulenevad täiendavad hooldustööd, võttes seejuures arvesse vähemalt järgmist:

- a) õhusõidukile paigaldatud konkreetsed seadmed ja õhusõiduki modifikatsioonid;
- b) õhusõidukile tehtud remonditööd;
- c) kapitaalremontide vahelise ressursiga komponendid *LLP (life-limited parts)* ja lennuohutuse seisukohalt olulised komponendid;
- d) hooldusbülletäänides, hooldusdokumentides ja muus mittekohustuslikus hooldusteabes sisalduvad hooldussoovitused, näiteks kapitaalremontide vahelise lennuaja pikkus *TBO (time between overhaul)*;
- e) teatavate seadmete korrapärase ülevaatusega seoses kohaldatavad käitamisdirektiivid või -nõuded;
- f) käitamisalase heakskiitmise erimenetlused;
- g) õhusõiduki kasutamine ja käitamiskeskond;

Hooldusprogrammis tuleb määratleda, kas omanik-piloodil on volitus teha hooldustööd.

Sarnaselt nagu siiani peab AMP vastavust hindama kord aastas. Deklareeritud AMP puhul peab selle kontrolli läbi viima isik, kes teostab lennukõblikkuse kontrolli selle teostamise ajal (vt AMC1 jaotise ML.A.302 punkti c alapunkt 9). Heakskiidetud AMP puhul võib ülevaatus teha kas lennukõblikkuse kontrolli personal (ARS) lennukõblikkuse kontrolli käigus või CAMO ise.

Kui lennukõblikkuse kontrolli käigus esineb puudusi, mis on seotud õhusõiduki hooldusprogrammi sisuliste puudustega, tuleb AMP-d muuta. Transpordiametit teavitatakse juhul, kui ARS ei nõustu AMP muutmiseks võetud meetmetega.