



OTSUS

20.12.2024 nr 1.1-2/24/171

Diamond MRO OÜ hooldusorganisatsiooni sertifikaadi muutmise taotluse rahuldamata jätmine

Menetluskäik ja asjaolud

1. Diamond MRO OÜ (registrikood 14808315) esitas 10.07.2024 Transpordiametile hooldusorganisatsiooni sertifikaadi nr EE.145.0123 (edaspidi sertifikaat) muutmiseks taotluse koos lisa dokumentidega (registreeritud dokumendi haldussüsteemis nr 13.5-6/24/12262-1). Taotluse menetluse raames toimus mitmeid konsultatsioone ja kohtumisi, arvestades dokumentide mahtu ei ole otstarbekas nende kordamist otsuses, vaid Transpordiamet viitab nende sisule kajastab otsuse kohustuslikud menetlustoimingud. Taotluse kohaselt soovib Diamond MRO OÜ (edaspidi ka hooldusorganisatsioon) muuta hooldusorganisatsiooni sertifikaadi nr EE.145.0123 järgmiselt: Laiendada sertifikaadile kantud liinihoolduse tööde ulatust järgmiste pädevuste osas:

- *Airbus A318/A319/A320/A321 (CFM56) Line Maintenance - Maintenance up to and including 7500 FH, 5000 FC and 24 months tasks*
- *Airbus A319/A320/A321 (IAE V2500) Line Maintenance -Maintenance up to and including 7500 FH, 5000 FC and 24 months tasks*
- *Boeing 737-600/700/800/900 (CFM56) Line Maintenance - Maintenance up to and including 8000 FH, 6000 FC and 36 months tasks.*

Ja lisada sertifikaadile liihihoolduse tesotamiseks uued pädevused:

- *Airbus A319/A320/A321 (CFM LEAP-1A) Line Maintenance - Maintenance up to and including 7500 FH, 5000 FC and 24 months tasks*
- *Boeing 737-300/400/500 (CFM56) Line Maintenance - Maintenance up to and including 5000 FH, 4000 FC and 36 months tasks*
- *Boeing 737-7/8/9 (CFM LEAP-1B) Line Maintenance - Maintenance up to and including 12000 FH, 6600 FC and 36 months tasks*
- *Embraer ERJ-170 Series (GE CF34) Line Maintenance - Maintenance up to and including 6000 FH, 5000 FC and 36 months tasks*
- *Embraer ERJ-190 Series (GE CF34) Line Maintenance - Maintenance up to and including 6000 FH, 5000 FC and 36 months tasks*

2. Hooldusorganisatsioon esitas Transpordiameti nõudmisel (13.5-5/24/12262-3) täiendavalt (Delta: 13.5-5/24/12262-4):

- 1) analüüsid tööriistade osas: A320, B737 CL, B737 MAX, B737 NG ja E170-190,
- 2) ülevaate tööriistade osas,
- 3) MOC – muudatuse juhtimise tabeli, mis sisaldas ka riskianalüüsi.

3. 23.09.2024 toimus taotletud muudatuse osas Diamond MRO esindajate ärakuulamine seoses taotluse osas tehtava otsustusega (jätta taotlus täies ulatuses rahuldamata) (13.5-5/24/12262-24), mille käigus Diamond MRO vastutav juht, kinnitas, et on aru saanud TRAM'i poolsetest seisukohtadest, seoses taotluse rahuldamata jätmise kavatsusega (taotletud tööd ei kvalifitseeru liinihooldustöödeks ja organisatsioonil ei ole kohapeal olemas, ega ole lepinguga tagatud plaanitud töödeks nõutud tööriistade saadavus kohapeal). Kuid kohtumise käigus ei nõustunud Diamond MRO poolsed esindajad TRAM'i poolse seisukohaga tööriistade nõude tõlgendamise osas, ning jäid endale kindlaks, et Diamond MRO'l ei ole vaja omada plaanitud tööde ulatuses kohapeal tööriistu vaid, et tööriistade saamine peab olema tagatud ning sarnases ulatuses on neile välja antud hooldusorganisatsiooni sertifikaat Poolas.
4. 24.10.2024 esitas Diamond MRO Transpordiametile vähendatud ulatusega taotluse, võttes sealt välja pädevuse Embraer'i ja jättes alles ainult A320 ja B737 (delta nr 13.5-5/24/12262-31) ning uuendatud tööriistade analüüsid õhusõidukite A320, B737 CL, B737 MAX ja B737 NG kohta – mille põhjal oli näha, et Diamond MRO on olemas suurem hulk tööriistu ning selle põhjal oli põhjendatud kohapealse auditi läbiviimine.
5. 14.11.2024 teostati Transpordiameti poolt Diamond MRO hooldusorganisatsiooni muudatusaudit hooldusorganisatsiooni kasutuses olevas Tallinna Lennujaama Angaaris H05 olevas soojakus ning koostas järelevalvearuande nr 13.5-5/24/12262 mis edastati hooldusorganisatsioonile 10.12.2024 (13.5-5/24/12262-41). Käesolevas otsuses käsitletakse neid puudusi, mis puudutavad konkreetset taotluse menetlemist. Auditi käigus tuvastatud muud mittevastavused, mis on seotud organisatsiooni vastavusega regulatsiooni nõuetele edastati organisatsioonile ja hooldusorganisatsioon peab nendega tegelema kooskõlas määruse (EL) 1321/2014 nõuetega) väljaspool kõnealuse taotluse menetlust.
6. 15.11.2024 edastas Diamond MRO Transpordiametile väljavõtte Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (*European Union Aviation Safety Agency* edaspidi EASA) poolsest vastusest (13.5-5/24/12262-36) seoses Diamond MRO poolse küsimusega määruse (EL) 1321/2014 punkti 145.A.40 tööriistade nõuete tõlgendamise osas. EASA poolse vastuse sisu kinnitab Transpordiameti tõlgendust regulatsioonist (mis oli organisatsioonile tehtud teatavaks kohtumisel 23.09.2024, et antud olukorras on tööriistade olemasolu kinnitamiseks vajalik:
 - 1) kas osta või rentida vajalikud tööriistad, ning need tööriistad on koguaeg hooldusorganisatsiooni valduses;
 - 2) tagada lepingu kaudu, et tööriistade omanik võtab kohustuse tagada tööriistade kättesaadavuse, sellisel juhul ei pea tööriistad alaliselt olema hooldusorganisatsiooni valduses. Siin kohal märgime, et Transpordiametile esitatud Diamond MRO ja Magnetic MRO vaheline leping (Support Agreement DMS-MMRO 2022-10-05) ei kohusta Magnetic MRO'd tagama, et vajalikud tööriistad oleksid Diamond MRO'le koguaeg kättesaadavad ja seepärast ei ole kõnealune leping arvestatav käesolevas menetluses. Sellise sisuga leping pigem on mõeldud harva esinevate tööde jaoks tööriistade tagamiseks.
7. Tulenevalt vajadusest taotluse asjaolusid uurida täiendavalt ja arvestades taotluse mahukust pikendas Transpordiamet taotluse menetluse tähtaega 07.11.2024 (13.5-5/24/12262-34) kuni 04.12.2024 ja teistkorda pikendati menetlustähtaegu 04.12.2024 (13.5-5/24/12262-40) kuni 13.12.2024. Kolmandat korda pikendati tähtaega 13.12.2024 kuni 20.12.2024 (13.5-5/24/12262-43), ühtlasi sellega tehti taotlejale teatavaks otsuse tegemise aeg.

Õiguslikud alused ja põhjendused

8. Lennundusseaduse § 7 lõike 10 kohaselt on Transpordiamet pädev asutus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 alusel vastu võetud rakendusmääruste mõistes, kui seaduses või selle alusel antud õigusaktis ei ole sätestatud teisiti. Euroopa Komisjoni 26. novembri 2014 määruse (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta on kehtestatud baasmääruse alusel (edaspidi määrus (EL) 1321/2014). Seega on Transpordiamet pädev asutus. Lennundusseaduse § 8 lõike 3¹ kohaselt Transpordiamet otsustab komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 kohase tootjaorganisatsiooni ja komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 kohase hooldusorganisatsiooni sertifikaadi andmise või andmisest keeldumise 90 päeva jooksul taotluse esitamisest arvates.
9. Määruse (EL) 1321/2014 II lisa (osa 145) jagu B punkt 145.B.330 a) kohaselt eelnevat heakskiitu eeldava muudatuse taotluse saamisel kontrollib pädev asutus enne heakskiidu andmist, kas organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele. Transpordiamet kiidab muudatused heaks kui on veendunud, et organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele (punkt 145.B.330 c)).
10. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 artikkel 76 lõike 3 kohaselt EASA töötab välja ja võtab vastu delegeeritud õigusaktides ja rakendusmäärustes kehtestatud nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid (*Acceptable Means of Compliance*, edaspidi AMC) ja juhendmaterjalid (*Guidance Material* edaspidi GM). EASA tegevdirektori otsusega nr 2022/011/R võetud vastu AMC punkti AMC 1, 145.B.330 (c) kohaselt muudatuste puhul, mis nõuavad eelnevat heakskiitu, peaks pädev asutus, et kontrollima organisatsiooni vastavust kohaldatavatele nõuetele, viima läbi organisatsiooni auditi, mis piirdub muudatuste ulatusega. Pädev asutus võib nõuda organisatsioonilt ka riskianalüüsi esitamist, millele on viidatud punktis AMC2 145.A.85 . Transpordiametis kinnitatud protseduuri (OT_207_K1_J1_r2) kohaselt muudatustaotluse esitamisel esmalt tuleb teostada esitatud taotluse ja selle lisade kontroll ja seejärel ja vajadusest tingituna teostada taotletud muudatuste rakendamise valmisoleku kontroll hooldusorganisatsioonis koha peal.
11. Käesolevalt taotletud muudatuse osas kontrollis Transpordiamet taotletud (sh arvestades esialgse taotluste muudatustega) asjaolude vastavust määruse (EL)1321/2014 lisa-II (osa-145) punktidele ja nendega seotud AMC'dele:
 - 1) 145.A.10 Reguleerimisala (*AMC1 145.A.10 Scope*) – antud regulatsioonipunkt defineerib mida tähendab on liinihooldus ja mis on baashooldus. (Täpsemalt on regulatsiooni ja AMC sisu lahti kirjutatud Transpordiameti poolt tehtud Diamond MRO tööulatuse analüüsis 13.5-5/24/12262-30), (Lisa 1);
 - 2) 145.A.40 Seadmed ja tööriistad (*AMC 145.A.40(a) Equipment and tools*) – antud regulatsioonipunkt sätestab nõuded hooldusorganisatsioonide tööriistade osas. (Täpsemalt on regulatsiooni ja AMC sisu lahti kirjutatud Transpordiameti poolt tehtud Diamond MRO tööulatuse analüüsis 13.5-5/24/12262-30/42)(Lisa 2).
12. Kokkuvõtvalt peab Transpordiamet tegema kindlaks taotluse menetluses, kas hooldusorganisatsiooni plaanitavad muudatused on kooskõlas määrusega (EL) 1321/2014 nõuetega ja organisatsioon on valmis neid rakendada kooskõlas (EL) 1321/2014 AMC-ga. Esmalt Transpordiamet analüüsib ja võtab seisukoha hooldusorganisatsiooni töömahtude osas, sh annab hinnangu, kas taotletud tööd kuulvad/ei kuulu liinihooldustööde ulatusse (I) ja seejärel nendega seotud tööriistade osas (II).

(I) Hinnang, kas taotletud tööd kuuluvad/ ei kuulu liinihoolduse ulatusse

13. Transpordiamet tuvastas, et mitmed tööülesanded, mis on organisatsiooni poolt esitatud taotluses ei klassifitseeru liinihoolduse ulatusse analüüsi (13.5-5/24/12262-30) (Lisa 1). Antud põhjendused ja menetluse eeldatava tulemuse (taotluse rahuldamata jätmise kohta) tegi Transpordiamet hooldusorganisatsioonile teatavaks 30.08.2024 Delta reg nr 13.5-6/24/12262-13. Tuginedes haldusmenetluse seaduse § 40 lg 1 tegi Transpordiamet hooldusorganisatsioonile ettepaneku hooldusorganisatsioonile esitada Transpordiameti seisukoha kohta oma arvamus ja vastuväited kirjalikult. Hooldusorganisatsioon vastas Transpordiametile 10.09.2024 e- kirjaga, milline on registreeritud nr 13.5-6/24/12262-19. Täpsemalt olukord kirjeldatud otsuse punktis 3.

Transpordiameti hinnang põhineb hooldusorganisatsiooni poolt esitatud viimastel dokumentidel ning tegu on viimase ulatusega seotud dokumentidega:

- MP estimate
- Manpower competency assessments
- Authorisation cards
- List of Certifying staff
- MOC
- MOE
- A320 CEO_NEO Scope Analyses (3) - 05.11.2024
- B737CL Scope Analyses (1) - 05.11.2024
- 737 MAX Scope Analyses (2) - 06.11.2024
- 737 NG Scope Analyses (3) - 05.11.2024
- E170_190 Scope Analyses (ei võetud arvesse auditi planeerimisel, kuna seda enam uuendatud taotluses mis esitati 24.10.2024 ei olnud)
- DMS and MEET tool database 04.11.2024_DRAFT – 05.11.2024
- DMS-MMRO support agreement 2022-10-05
- Tools Loan Agreement DMS and MEET

Lisaks arvestas Transpordiamet hooldusorganisatsioonilt täiendavalt saadud andmeid ja seisukohti mis esitati e-kirjaga 04.11.2024 (13.5-5/24/12262-33).

14. Diamond MRO ei ole vastuses näidanud, et planeeritavad tööd oleksid vastavuses regulatsioonist tuleneva liinihoolduse mõistega. Vaid viitab ainult sisemisele hindamisel, mille kohaselt on baashooldusega tegu kui tööpaki maht ületab 350MHR või 3 päeva. Arvestades Diamond MRO OÜ tööjõu olemasolu (5 inimest osalise koormusega – kokku u. 264MHR/kuus) ei ole võimalik antud hindamise metoodikat sobivana antud organisatsioonile. Liinihoolduse ulatuse osas hooldusorganisatsioon märgib, et Tööd hinnati vastavalt Part-M liite VII tähenduses ja, et liinihoolduse defineerib vorm DMS 145.26 punkt 4 (milles on välja toodud, et lennukitel olevate paneelide avamine rohkem kui 200 töötundi klassifitseerub baashoolduseks).
15. Transpordiamet ei saa nõustuda sellise selgitusega sest organisatsiooni vastuses viidatud regulatsioon punktidel M.A.801(b) puudub seos Part-M liite VII ja Part-145.A.10 vahel. Regulatsiooni punkt (M.A.801(b) toob välja keerulised hooldustööd mida ei või teha volitatud lennundustehniline töötajad ega omanik-piloot, tegemist ei ole punktiga, mis rakendub osa-145 organisatsioonidele), mis aga ei ole kõnealune olukord. Transpordiameti poolse analüüsi tulemusena (Lisa 1) selgus, et mitmed taotluses olevad tööd ei kuulu Diamond MRO jaoks liinihoolduse ulatusse.

- (II) Hinnang, kas Diamond MRO-l on olemas kõik tööriistad vajalike tööülesannete täitmiseks.
16. Esmase Diamond MRO poolse tööriistade analüüsi põhjal Delta ref: 13.5-5/24/12262-4 oli näha, et Diamond MRO'l on puudu märkimisväärne arv tööriistu. Rohkem kui 50% tihti kasutatavatest tööriistadest oli plaanis laenutada Magnetic MRO käest. (TRAM poolne tööriistade analüüs – Delta ref: 13.5-5/24/12262-30)(Lisa 2).
 17. Seoses vähendatud taotlusega ja uuendatud Diamond MRO poolsete analüüside põhjal (Delta nr 13.5-5/24/12262-31) oli Diamond MRO poolt uuendatud ka organisatsiooni poolne tööriistade analüüs, mille põhjal oli näha, et organisatsioonil on olemas enamus tööriistu, mis on vajalikud antud ulatuses hooldustööde teostamiseks (04.11.2024 TRAM poolne uuendatud tööriistade analüüs 13.5-5/24/12262-42).
 18. Tuginedes 04.11.2024 tehtud Transpordiameti poolsele Diamond MRO uuendatud tööriistade analüüsile teostas 14.11.2024 Transpordiamet hooldusorganisatsiooni kohapealse auditi Tallinna lennujaamas asuvas hoolduskohas auditi aruanne (13.5-5/24/12262-41) hindamaks organisatsiooni vastavust tööriistade osas. Auditi käigus tuvastas Transpordiamet, et organisatsioonil ei olnud tegelikult auditi toimumise ajal olemas mitmeid vajalikke tööriistu. Transpordiamet 14.12.2024 uuendatud analüüsi (13.5-5/24/12262-42) tulemusena on näha, et Diamond MRO'l ei ole olemas kõiki vajalike tööriistu, et võimaldada teostada hooldust taotletavas ulatuses ja ei ole nende olemas olu tagatud otsuse punktis 6 märgitud lepinguga.
 19. Määruse (EL) 1321/2014 punkt 145.A.40 a) alapunkti ii) ja AMC1 145.A.10 kohaselt seadmed ja tööriistad peavad kogu aeg olema kättesaadavad, välja arvatud juhul, kui mõnda tööriista või seadet kasutatakse nii harva, et selle pidev kättesaadavus ei ole vajalik. Need juhud tuleb käsiraamatu protseduurides kindlaks määrata. Transpordiametile esitatud analüüsis märgib hooldusorganisatsioon, et tegemist on harva tellitava tööga ja hooldusorganisatsioon ei pea omama neid tööriistu alati käepärast (145.A.40) Juhul, kui mõnda tööriista või seadet kasutatakse nii harva, et selle pidev kättesaadavus ei ole vajalik ei pea seadmed ja tööriistad kogu aeg olema kättesaadavad. Need juhud tuleb hooldusorganisatsiooni käsiraamatu protseduurides kindlaks määrata – seda Diamond MRO OÜ teinud ei ole.
 20. Transpordiamet selgitab, et hooldusorganisatsiooni analüüsist ei leia kinnitust see asjaolu, et 50% ulatuses plaanitavatest töödest on harva tehtavad tööd. Hooldusorganisatsiooni taotlusele lisatud analüüsist on näha, et tegemist on regulaarsete ja tavapäraste hooldustöödega. Lisaks selgitab Transpordiamet, et hooldusorganisatsioon ei ole organisatsiooni käsiraamatu muudatuses näinud ette punkt 145.A.40 a) alapunkti ii) ja AMC1 145.A.10 kohast protseduuri. Transpordiametile esitatud esmaste analüüside põhjal oli näha, et Diamond MRO OÜ'l on endal olemas alla 50% vajalikest (uued pädevused ja mahtude suurenemine) tööriistadest kogumis. Antud asjaolu leidis kinnitust ka otsuse punkti 5 kajastatud muudatusteauditi tulemusel.

Taotletud töömahtudele vastavate tööriistade olemasolu, nagu seda näeb ette regulatsioon ja ka eespool käsitletud EASA seisukoht kinnitab seda, et organisatsioon ei ole vastavuses määruse punktiga. Seega hooldusorganisatsioonil puuduvad kohapeal kõik nõutavad tööriistad ja need ei ole kohe kättesaadavad vajalike tööde teostamiseks. Siis seega ei ole hooldusorganisatsioon valmis täitma kõiki taotletavaid ülesandeid, mis on välja toodud hooldusorganisatsiooni käsiraamatus (Maintenance Organisation Manual, MOE) peatükis 1.9.

21. Tööriistade osas hooldusorganisatsioon vastas Transpordiametile, et vastavalt määruse (EL) 1321/2014 punktile 145.A.48 (a) ja AMC 1 145.A.48(a) ei mõjuta eritööriistade olemasolu ettevõtte pädevusi seni kuni ettevõtte kinnitab kohustust soetada vajalikud tööriistad enne kui vastavasisuline hooldus algab.
22. Transpordiamet ei saa arvestada hooldusorganisatsiooni seisukohaga, sest Diamond MRO OÜ ei vasta sisuliselt Transpordiameti poolsele küsimusele seoses vastavusega 145.A.40 punktile. Diamond MRO OÜ viitab vastuses punktile 145.A.48 – mis räägib olukorrast kui organisatsioon miskipärast ajutiselt ei oma kõiki vajalike tööriistu, ning siis ei pea sertifikaati piirama vaid organisatsioon peab saama tagasi tööriistad enne kui vastavat hooldus teha saab – antud olukorras ei ole võimalik antud punktile toetuda.
23. 23.09.2024 toimus Transpordiametis kohtumine, mille kohta on koostatud protokoll (13.5-5/24/12262-24) hooldusorganisatsiooni esindajatega eesmärgiga selgitada taotluse edasist menetlust (vt otsuse punkti 6). Juba siis Transpordiamet selgitas hooldusorganisatsioonile määruse (EL) 1321/2014 punkti 145.A.40 tööriistade nõuete sisu. Transpordiamet selgitas, et antud olukorras on tööriistade olemasolu kinnitamiseks vajalik:
 - 1) kas osta või rentida vajalikud tööriistad, ning need tööriistad on koguaeg hooldusorganisatsiooni valduses või
 - 2) tagada lepingu kaudu, et tööriistade omanik võtab kohustuse tagada tööriistade kättesaadavuse, sellisel juhul ei pea tööriistad alaliselt olema hooldusorganisatsiooni valduses. Sellise lepinguga võtab endale tööriistade tagamise kohustuse tööriistade omanik ja sellisel viisil, et valdaja (hooldusorganisatsioonil antud olukorras) saab kohe kasutada tööriistu ilma ooteajata vm, põhimõtteliselt sellise lepinguga on tööriistad broneeritud valdaja jaoks. Siin kohal märgime, et Transpordiametile esitatud Diamond MRO ja Magnetic MRO vaheline leping (Support Agreement DMS-MMRO 2022-10-05) ei kohusta Magnetic MRO'd tagama, et vajalikud tööriistad oleksid Diamond MRO'le koguaeg kättesaadavad ja seepärast ei ole kõnealune leping arvestatav käesolevas menetluses. Sellise sisuga leping pigem on mõeldud harva esinevate tööde jaoks tööriistade tagamiseks.
24. Hooldusorganisatsioon edastas Transpordiametile EASA seisukoha (määruse (EL) 1321/2014 punkti 145.A.40 tööriistade nõuete tõlgendamise osas, mis kinnitab Transpordiameti eespool märgitu ja hooldusorganisatsioonile taotluse menetluses korduvalt selgitatud seisukohaga (vt p 6, 23). Kuivõrd kirjavahetus on olemas mõlemal poolel, siis puudub vajadus selle lisamiseks käeolevale otsusele.
25. 05.11.2024 esitatud tööriistade analüüside põhjal oli näha, et Diamond MRO olemasolevate tööriistade arv on suurenenud ning enamus vajamineivad tööriistu on Diamond MRO endal olemas. Mis tõttu pidas Transpordiamet põhjendatuks teostada Diamond MRO muudatusaudit, eesmärgiga kontrollida kuidas koostatakse ja vormistatakse töökäsud, kontrollida tööriistade olemasolu ja saada ülevaade kas taotletavad hooldustööd jäävad Diamond MRO kontekstis liinihoolduse ulatusse.
26. Audit teostati 14.11.2024 (vaata lisaks p 18). Toimunud auditi läbiviimiseks oli välja valitud erineva ulatusega hooldustööd A320 ja B737 näitel ning võimalikult realistlikult läbi mängida kuidas sooritatakse hooldustööd mis jäävad nende taotletava ulatuse sisse. Esimese praktiline näite seose A320 MLG ratta vahetusega seotud ülesande lahendamisele kulus enamus planeeritud auditi ajavahemikust (orienteeruvalt 09:30-14:00) ning praktilise näite põhjal ei tõestanud hooldusorganisatsioon, et nad on võimelised A320 MLG rattavahetust teostama, sest organisatsioonil puudusid vajalikud tööriistad (näiteks: tungraud, telje kaitse

katted ja vajalik momentvõti). Hooldusorganisatsiooni analüüsi kohaselt aga olid nimetatud tööriistad nendel justkui olemas. Siinkohal selgitab Transpordiamet, et rattavahetus on tavaline töö, mis on juba organisatsiooni pädevuste ulatuses. Arvestades olukorda, kus Diamond MRO ei olnud suuteline iseseisvalt isegi nende hetkel olevas ulatuses hooldustööd teostama, siis seetõttu ei olnud võimalik auditiga planeeritud mahus jätkata.

Kokkuvõte

27. Määruse (EL) 1321/2014 II lisa (osa 145) jagu B punkt 145.B.330 a) kohaselt eelnevat heakskiitu eeldava muudatuse taotluse saamisel kontrollib pädev asutus enne heakskiidu andmist, kas organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele. Transpordiamet kiidab muudatused heaks kui on veendunud, et organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele (punkt 145.B.330 c)).
 28. Transpordiamet kontrollis, kas organisatsiooni plaanitavad muudatused on kooskõlas kohaldatavate nõuetega. Taotluse menetluse käigus kogutud tõendeid ja tuginedes eelpool välja toodud põhjendustele tegi Transpordiamet kindlaks, et organisatsioon ei vasta taotletavate muudatuste osas määruse (EL) 1321/2014 kehtestatud nõuetele hooldustööde ulatuses ja nendeks vajaminevate tööriistade osas (punkt I ja II), millest teavitas taotlejad ja kuulas ära taotleja arvamuse ja vastuväited.
 29. Transpordiamet hindas, kas oleks võimalik antud olukorras kiita heaks muudatused osaliselt. Arvestades taotluse sisu, kavandavate tööde iseloomu ja mahtu ning tööülesannete tegemiseks vajalike tööriistade puudumist aga ei ole see siiski võimalik. Lisaks määruses (EL) 1321/2014 kehtestatud nõuetele vastavuse tagamist peab Transpordiameti oluliseks kaitsta organisatsiooni ka võimalike enda poolsete ülehindamiste eest. Kui puudulikute tööriistade või liinihoolduse ulatuses vale ulatuses hindamise tagajärjel võib tekkida olukord, kus organisatsioon ei suuda täita neile määratud ülesandeid või nende täitmine hakkab olema äärmiselt raskendatud või hoolduse või dokumenteerimise vigade tõttu tehtud eksimused võivad vähendada ohutustaset, kahjustada tõsiselt lennuohutust või ohtu seada organisatsiooni kestlikkuse.
- Kaaludes muudatuse osalist heakskiitu hooldusorganisatsiooni aspektist ja selle mõju lennuohutusele leiab Transpordiamet, et muudatuste osaline heakskiit ei ole ikkagi otstarbekas, sest organisatsiooni plaanitavate muudatuste vastavuse hindamisel regulatsiooni nõuetele ilmnesid puudujäägid, mis takistavad hooldustööde ohutut ja kvaliteetselt teostamist taotletavas ulatuses. Muudatuseauditi käigus tuli välja, et isegi tavapärase töö (õhusõiduki ratta vahetus) oli raskendatud tööriistade puudulikkuse tõttu, tegemist on aga absoluutselt rutiinse tööga. Transpordiamet saab aru, et ilmselt taotletavate muudatuste osaline heakskiit võimaldaks realiseerida hooldusorganisatsiooni ettevõtlusplaane, kuid antud olukorras peab Transpordiamet vastandama organisatsiooni huvid avaliku huviga ehk lennuohutusega, mille tagamise eest Transpordiamet ka vastutab. Kuivõrd Transpordiamet tuvastas et plaanitavate muudatusi ei ole organisatsioon valmis teostama kooskõlas määruse (EL) 1321/2014 ja EASA AMC -ga, siis primaarne on lennuohutuse tagamine antud olukorras. Seega ei saa Transpordiamet muudatusi heakskiita ka osaliselt ja taotlus tuleb jätta rahuldamata täies ulatuses.
30. Arvestades menetluses uuritud tõendeid, tehtud kindlaks asjaolusid (Lisa 1 ja 2), arvestades menetluses esitatud seisukohti, kaalutlusi, toimunud kohtumisi ja tuginedes otsuses toodud Transpordiameti põhjendustele ja selle aluseks olevatele analüüsidele (lisad 1, 2) ja Euroopa Komisjoni 26. novembri 2014 määruse (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate

organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta artikli 4, lõike 1, II lisa (osa 145) B 145.B. 330, lennundusseaduse § 7 lg 10, § 8 lõike 3¹, haldusmenetluse seaduse § 4, 6, 40 lõike 1 otsustan:

jätta täies ulatuses rahuldamata Diamond MRO OÜ hooldusorganisatsiooni taotlus (13.5-5/24/12262-31) ja jätta heaks kiitmata muudatusega seotud Diamond MRO OÜ hooldusorganisatsiooni käsiraamat (MOE) muudatus nr 7 DMS_MOE_REV 7.12(1) (13.5-5/24/12262-31).

Otsust on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul selle teatavaks tegemisest alates vaide esitamisega Transpordiametile (Valge 4, 11413 Tallinn) haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või esitades kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

(allkirjastatud digitaalselt)

Üllar Salumäe

direktor

lennundusteenistus

Lisa 1 Diamond MRO tööulatuse analüüsis 13.5-5/24/12262-30

Lisa 2 Diamond MRO tööulatuse analüüsis 13.5-5/24/12262-30/42