

PEL M3-4: Ilma-alushuoltajan ja lentokelpoisuustarkastajan kansalliset vaatimukset

Määräyksen tausta ja säädöspерusta

Lentokelpoisuuden tarkastustodistusten myöntämistä ja uudistamista koskevaa ilmailulain (864/2014) 40 §:ää on 31. joulukuuta 2021 alkaen muutettu siten, että todistuksen voi antaa paitsi Liikenne- ja viestintävirasto itse, myös sen valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja. Lentokelpoisuustarkastajaksi voidaan valtuuttaa lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, huolto-organisaatio tai muu koti- tai ulkomainen asiantuntija, jolla on lentokelpoisuuden tarkastamiseksi tarpeellinen ammattitaito, työvälineet, työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Lainsäädännön muutoksen johdosta on tehty tarvittavia muutoksia myös määräykseen AIR M16-1, Kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuusvalvonta. Sen mukaisesti määrävälein tehtäviä lentokelpoisuustarkastuksia suorittamaan voidaan valtuuttaa myös yksittäinen huoltomekaanikon tai harrastemekaanikon lupakirjan haltija. Tämä on puolestaan edellyttänyt muutoksia määräyksen PEL M3-4 lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksia koskevaan kohtaan. Lisäksi määräykseen on tehty muita tarkennuksia ja selvennyksiä, joista vaatimusten sisältöön vaikuttavat eritellään tarkemmin jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Tämä määräys koskee sellaisen huoltohenkilöstön ja lentokelpoisuustarkastajien kelpoisuusvaatimuksia, jotka huoltavat tai tarkastavat kansallisen sääntelyn alaisia ilma-aluksia. Näitä ovat EASA-asetuksen¹ liitteessä I tarkoitetut ilma-alukset sekä sellaiset ultrakevyet ilma-alukset, joiden osalta on otettu käyttöön EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa sallittu kansallinen poikkeus eli ultrakevyiden ilma-alusten painorajan nosto. EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle ja siten kansallisen sääntelyn piiriin jäävät myös valtion ilma-alukset. Niitä varten on kuitenkin annettu erillinen määräys GEN M1-12, Rajavartiolaitoksen ilmailu. Muilla valtion toimijoilla ei Suomessa ole käytössään miehitettyjä ilma-aluksia.

Lentokelpoisuustarkastajan valtuutusta koskevat vaatimukset on päivitetty vastaamaan niitä oikeuksia, jotka ilmailulain 40 §:n sekä määräyksen AIR M16-1 muutoksen mukaan voidaan antaa yksittäiselle huoltomekaanikolle ja harrastemekaanikolle lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen antamiseen. Lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen voimassaoloaika on myös pidennetty niin, että se on voimassa viisi vuotta aiemman kahden vuoden sijasta, mikä on sama voimassaoloaika kuin EU:n huoltotoiminta-asetuksen² osan ML mukaisella valtuutuksella. Valtuutuksen uudelleen kirjoittamista varten on jatkossa suoritettava Traficomien järjestämä teoriakoe. Harrastemekaanikon koulutusvaatimuksia on muutettu niin, että ne perustuvat tuntimäärien sijasta suoritettaviin oppiainemoduuleihin, samoin kuin EU:n Part66-vaatimuksissa.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1–122)

² Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1–194)

Muutetun määräyksen säädösperustana on ensinnäkin ilmailulain 40 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä lentokelpoisuustarkastajien valtuuttamisesta sekä tarpeellisesta ammattitaidosta, työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä ja ohjeista. Toiseksi määräys perustuu ilmailulain 42 §:ään, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä suunnittelijan, valmistajan ja huoltajan henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta sekä ammattitaidon toteamiseksi vaadittavista kokeista ja todistuksista.

Tämän määräyksen vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesti, siten kuin ilmailulain 175 §:ssä säädetään, tai ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:n mukaisesti. Ilmailurikkomuksia koskevan ilmailulain 178 §:n perusteella on rangaistavaa mm. sellaisen työn tekeminen ilman hyväksyntää, johon lain 42 §:n mukaan vaaditaan hyväksyntä. Näistä rikkomuksista on seuraamuksena sakko, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Henkilölupiin sovellettavista hallinnollisista seuraamuksista säädetään ilmailulain 14 luvussa. Niihin kuuluvat huomautus tai varoitus taikka viime kädessä luvan rajoittaminen tai peruutus.

Määräyksen valmistelu

Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Hankepäättös määräyksen PEL M3-4 muuttamisesta julkaistiin alun perin jo alkuvuodesta 2017. Silloisen ilmailulain perusteella lentokelpoisuustarkastusten siirtäminen muun kuin viranomaisen tehtäväksi ei kuitenkaan ollut mahdollista, joten tämän määräyksen muuttamisen taustalla vaikuttanut määräyksen AIR M16-1 muutos viivästyi. Määräyshanke AIR M16-1 käynnistettiin uudelleen tammikuussa 2022 ja PEL M3-4 maaliskuussa 2022.

Määräysluonnoksesta järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros 16.9. - 1.11.2024, samanaikaisesti määräyksen AIR M16-1 muutosta koskevan lausuntokierroksen kanssa.

Lausuntopalaute

Lausunnon antoivat Jone Air Oy, Osuuskunta Hyvä Tapa Harrastaa (HTH) sekä kolme yksityishenkilöä. Kommenttien johdosta määräystekstiin ja perustelumuiistioon tehtiin useita selvennyksiä ja sanamuodon muutoksia.

Saadut lausunnot ja Liikenne- ja viestintäviraston vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin liitteenä olevasta kommenttikoosteesta.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Kansallisen lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen haltijoita on tällä hetkellä Suomessa vajaa 30 (24 valtuutettua henkilöä sekä 3 organisaatiota, joissa on muutama lentokelpoisuuden tarkastaja).

Lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen voimassaoloaika on pidennetty kahdesta vuodesta viiteen, jotta vaatimus on linjassa EU:n huoltotoiminta-asetuksen vaatimusten kanssa. Kansallisten ilma-alusten tarkastajavaltuuksille ei ole tarkoituksenmukaista asettaa EU-vaatimuksia lyhyempää voimassaoloaika. Pidennys vähentää valtuutuksen uusimisesta huoltomekaanikoille ja harrastemekaanikoille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa sekä kustannuksia. Valtuutuksen uusimisesta peritään nykyisen maksuasetuksen³ mukaisesti 50 euron maksu, joka siis jatkossa tu-

³ Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista (904/2024)

lee suorittaa kahden vuoden sijasta vasta viiden vuoden välein. Tämä vähentää viranomaisen maksuista saamia tuloja vastaavasti.

Näyttötöön arvioinnista Traficom perii nykyisen maksuasetuksen mukaisesti 200 euron kertamaksun. Tämä maksu tulee niiden henkilöiden tai organisaatioiden maksettavaksi, jotka haluavat tulla valtuutetuiksi tekemään lentokelpoisuustarkastuksia ja antamaan niistä todistuksia Traficomilta puolesta. Maksu näyttötöön arvioinnista peritään myös, jos vaatimus vähintään yhden lentokelpoisuustarkastuksen suorittamisesta jokaisen 24 kuukauden jakson kuluessa valtuutuksen voimassaoloaikana ei täyty. Vastaava menettely on jo aiemmin ollut käytössä EU-sääntelyn alaisen ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksissa. Uusien kansallisten lentokelpoisuustarkastajien valtuuttaminen sekä mahdolliset vanhentuneiden valtuutusten uusinnat voivat tältä osin hieman lisätä Traficomilta maksutuloja, riippuen siitä, missä määrin harraste- tai huoltomekaanikot sekä huolto-organisaatiot ovat halukkaita hankkimaan tarkastajan valtuutuksia.

Näyttötöön lisäksi lentokelpoisuustarkastajaksi valtuutettavan on oltava suorittanut Liikenne- ja viestintäviraston järjestämä teoriakoe. Samoin jos kokemus lentokelpoisuustarkastuksista valtuutuksen voimassaoloaikana ei riitä valtuutuksen ylläpitoon, valtuutus uusitaan suorittamalla teoriakoe ja näyttötyö uudelleen. Näissä tapauksissa teoriakokeen katsotaan sisältyvän näyttötöön maksuun. Teoriakoe on suoritettava myös lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen uudelleen kirjoittamiseksi, jolloin teoriakoe sisältyy valtuutuksen uusimisesta perittävään 50 euron maksuun. Aiemmin myönnetyn valtuutuksen muuntaminen uuden määräyksen mukaiseksi valtuutukseksi on maksutonta. Näillä muutoksilla ei siten ole taloudellisia vaikutuksia.

Vastaavasti valtuutetut lentokelpoisuuden tarkastajat saavat tarkastuksista perittävät maksut jatkossa suoraan itselleen ja määrittävät tarkastusten hinnan. Traficom on nykyisellään perinyt kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksista 400 euron maksun, joita jatkossa peritään vain viraston itsensä suorittamista tarkastuksista eli esim. ilma-aluksen ensimmäisestä lentokelpoisuustarkastuksesta tai suuren muutostyön jälkeen. Tämä puolestaan vähentää viraston tuloja riippuen siitä, miten paljon uusien tarkastajan valtuutusten hankkimiseen on halukkuutta ja sopivia hakijoita.

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämisestä suositusraporttiin perustuen Traficom on perinyt enintään 2000 kg painoisista ilma-aluksista 50 euron maksun ja yli 2000 kg painoisista 250 euron maksun. Valtaosa kansallisen sääntelyn alaisista ilma-aluksista on alle 2000 kilon painoisia. Kun entistä useammat henkilöt ja organisaatiot valtuutetaan suoraan myöntämään lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia, Traficomilta tulot suositusraportin perusteella myönnettävistä tarkastustodistuksista hieman vähenevät. Nykyisellään suositusraportteja on tullut Traficomille noin 100 kpl vuosittain, ja Traficom itse on tehnyt 40-50 lentokelpoisuustarkastusta vuodessa kansallisen sääntelyn alaisille ilma-aluksille. Lentokelpoisia kansallisen sääntelyn alaisia ilma-aluksia on rekisterissä noin 300.

Harrastemekaanikolta vaadittavaa tietoa ja kokemusta koskevista kohdista 4.1.2 ja 4.1.3 on poistettu tuntimääräiset koulutusvaatimukset. Jatkossa koulutusvaatimukset perustuvat suoritettaviin oppiainemoduuleihin, ja kokemusta arvioidaan henkilön suorittamien tehtävien perusteella. Lähestymistapa on sama kuin EU:n huolto-toiminta-asetuksen osan 66 vaatimuksissa. Uudessa arviointitavassa koulutettavat asiat on moduuleissa määritelty entistä tarkemmin, mikä selkeyttää vaadittavaa koulutusta.

Määräysmuutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Määräyksen otsikko: Otsikkoa on tarkennettu sen selventämiseksi, että määräys koskee ilma-alusten huoltohenkilöstön lisäksi myös lentokelpoisuuden tarkastajia.

Kohta 1, Soveltamisala: Tämä määräys koskee sellaisten ilma-alusten huoltohenkilöstön lupakirjan haltijoiden ja lentokelpoisuustarkastajien vaatimuksia, jotka suljetaan EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle sen liitteessä I. Näitä ovat esimerkiksi historialliset ilma-alukset, entiset sotilasilma-alukset, harrasterakenteiset ja experimental-ilma-alukset, ultrakevytlentokoneet ja autogiroit, sekä liitteessä määritellyn painorajan alittavat purje- ja moottoripurjelentokoneet ja tilavuusrajan alittavat ilmapallot. Samoin EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ne ilma-alukset, jotka on otettu kansallisen sääntelyn piiriin asetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisesti (ns. ultrakevyiden ilma-alusten painorajan nosto). Tähän luokkaan kuuluvat tyyppihyväksymättömät yksi- tai kaksipaikkaiset, enintään 600 kg painavat maalentokoneet ja enintään 650 kg painavat vesilentokoneet, joiden sakkausnopeus on enintään 45 solmua, sekä vastaavasti enintään 600/650 kg painavat helikopterit ja enintään 600 kg painavat purje- ja moottoripurjelentokoneet.

Soveltamisalakohdassa on päivitetty viittaus ilmailulakiin sen osalta, mihin ilma-aluksiin lentokelpoisuutta ja huoltoa koskevia vaatimuksia ei sovelleta. Nykyisessä ilmailulaissa asiasta säädetään 9 §:n 2 momentissa. Sen mukaan ilmailulain 2–4 ja 7 luvun säännöksiä ei sovelleta 1) painopisteohjattuihin ultrakevyisiin lentokoneisiin ja moottoroituihin laskuvarjoihin, 2) liitimiin, joiden rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa, eikä 3) muihin ilma-aluksiin, joiden rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa. Tällaisia ilma-aluksia varten on annettu erillinen määräys OPS M2-9, Liitimet.

Kohtaan on lisätty maininta siitä, ettei määräystä sovelleta Rajavartiolaitoksen ilma-aluksiin, vaan Rajavartiolaitoksen ilmailusta on annettu erillinen määräys GEN M1-12. Ilmailulain 40 §:n mukaan Rajavartiolaitoksen käytössä olevien ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastaa ja lentokelpoisuuden tarkastustodistukset myöntää tai uudistaa joko Liikenne- ja viestintävirasto tai Rajavartiolaitos viraston valtuuttamana. Rajavartiolaitoksen ilmailua koskevan määräyksen GEN M1-12 mukaan Rajavartiolaitoksen ilmailuvälineiden lentokelpoisuutta, huoltoa ja hyväksyntää varten vaadittaviin tarkastuksiin ja kokeisiin sovelletaan vastaavia vaatimuksia kuin EU:n huoltotoiminta-asetuksessa (1321/2014) ja lentokelpoisuusasetuksessa (748/2012). Rajavartiolaitoksen ilma-alukset ovat EASA-tyyppihyväksytyjä, joten niiden huoltohenkilöstöllä on EU:n huoltotoiminta-asetuksen mukaiset lupakirjat ja kelpuutukset.

Soveltamisalakohdassa tarkennetaan myös, ettei määräystä sovelleta miehittämättömiin ilma-aluksiin. Niistä on annettu EU-asetukset 2019/945 ja 2019/947 sekä valtion ilmailun osalta kansallinen ilmailumääräys OPS M1-35.

Kohta 2, Määritelmät: EASA-asetuksen määritelmä on päivitetty koskemaan uudistettua EASA-asetusta (EU) 2018/1139 ja huoltotoiminta-asetuksen määritelmä uudistettua asetusta (EU) 1321/2014.

'ICAO:n käsikirjan' määritelmästä on poistettu tarkemmat ohjeet käsikirjan saatavuudesta, koska ICAO:n julkaisujärjestelmää ei ole tarkoituksenmukaista kuvata yksityiskohtaisesti itse määritelmässä. ICAO:n julkaisut ovat maksullisia, ja niitä on mahdollista tilata englanninkielisinä ICAO:n verkkosivuston kautta (store.icao.int). Liikenne- ja viestintävirasto antaa kuitenkin näistä julkaisuista pyydettyä tietoa suomeksi ja ruotsiksi.

'Ilma-alusryhmän' määritelmää on tarkennettu EU:n lentomiehistöasetuksen 1178/2011 mukaiseksi. 'Kansallisen ilma-aluksen' määritelmä on muutettu siten, ettei enää viitata nimenomaisesti EASA-asetuksen kohtiin (viittaukset vanhentuneet) vaan yleisesti EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jääviin ilma-aluksiin. Vastaava muutos on tehty myös 'luvan ilmailuun' määritelmään.

'Lentokelpoisuustarkastajan' määritelmästä on poistettu maininta suositusraporttien antamisesta. Määräyksessä AIR M16-1 määrätään erikseen, missä tilanteissa lentokelpoisuustarkastaja voi suoraan antaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen ja milloin taas suositusraportin. Myös 'suositusraportin' määritelmä on määräyksessä AIR M16-1.

'Omistajahuoltajan', 'peruskorjauksen' sekä 'suuren muutostyön' määritelmät ovat määräyksessä AIR M1-5, Ilmailuvälineiden huoltotoiminta-, lentokelpoisuuden hallinta- ja muutostyövaatimukset.

Kohta 3, Huoltomekaanikko: Kohtaan 3.2.2 c) on lisätty tarkennus, että ilmalaivoilla ei tarkoiteta kuumailmalaivoja. Kuumailmalaivat luetaan samaan luokkaan kuin kuumailmapallot kohdan 4.2.2 a) sekä EU:n lentomiehistöasetuksen 1178/2011 määritelmän mukaisesti. Kohdasta 3.2.3 on poistettu viittaus kohtaan 4.2.2 f) (ent. 3.2.2 f) radio- ja suunnistuslaitteiden asennuksista, koska oikeudet radio- ja suunnistuslaitteiden asennuksiin sisältyvät ICAO-lupakirjaan ilman erillisiä merkintöjä.

Kohta 4, Harrastemekaanikko: Kohdasta 4.1.2 (ent. 3.1.2) on poistettu vaatimus, jonka mukaan harrastemekaanikon lupakirjan hakijan olisi osoitettava riittävä tietämys kohdan 3.1.2 (ent. 2.1.2) mukaisista oppiaineista, koska harrastemekaanikon ei tarvitse hallita kaikkia siinä lueteltuja oppiaineita. Lisäksi on poistettu tuntimääräiset koulutusvaatimukset, ja niiden sijaan määräykseen on lisätty liite 1, jossa esitetään harrastemekaanikon oppiainemoduulit. Tarkemmin oppiainemoduulien sisältö ja vaatimustasot on tarkoitus määritellä myöhemmin julkaistavassa ilmai-luohjeessa.

Koulutuksen sijasta vastaavat tiedot voidaan osoittaa myös pelkästään koulutusorganisaation tai viranomaisen järjestämällä teoriakokeella. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi vastaavissa EASA-vaatimuksissa (huoltotoiminta-asetuksen kohta 66.A.25 b) tarkoitettua itseopiskelua ja sen päätteeksi suoritettavaa teoriakoetta.

Kohdassa 4.1.2.2 vaaditaan, että saadakseen oikeuden radio- ja suunnistuslaitteiden ja näitä vastaavien sähkölaitteiden asennukseen hakijalla on lisäksi oltava vähintään 20 oppitunnin koulutus radio- ja suunnistuslaitteiden asennuksesta. Vaadittuun 20 oppitunnin koulutukseen kuuluu myös käytännön työn harjoittelua. Jos kuitenkin hakija hyväksytään pelkästään teoriakokeen kautta, hänellä on oltava aiempaa käytännön kokemusta sähkö- ja elektroniikkatöistä, ja teoriakokeessa on osoitettava ilmailualan laitteiden ja asennusten tuntemus. Teoriakokeen materiaalit voi itse opiskella. Pelastuslaskuvarjon korjausta ja huoltoa, moottorityyppikelpuutusta ja hitsauskelpuutusta koskevasta koulutuksesta määrätään erikseen kohdassa 5.2.

Kohdassa 4.1.3 on tarkennettu, että huoltokokemuksesta enintään puolet voi koostua ilma-aluksen rakentamisesta, ja osaksi kokemusta voidaan laskea myös ilma-aluksen osan huoltaminen. Pelkästään ilma-aluksen rakentamisesta saadun kokemuksen perusteella ei siis voi saada harrastemekaanikon lupakirjaa, vaan hakijalla on oltava myös kokemusta ilma-aluksen vuositarkastuksista. Tämä voidaan osoittaa kyseisen ilma-alusluokan kelpoisuuden omaavan huoltomekaanikon tai harrastemekaanikon antamalla vahvistuksella siitä, minkä ilma-aluksen huoltoon hakija on osallistunut ja milloin.

Tuntimääräiset kokemusvaatimukset on tästäkin kohdasta poistettu. Käytännön kokemusta tarkastellaan jatkossa henkilön suorittamien tehtävien perusteella, ja sen mukaisesti merkitään myös lupakirjaan vaadittavat kelpuutukset. Tällaisen kokemuksen on kuitenkin oltava haettuihin oikeuksiin nähden riittävän monipuolista, eikä pelkästään tietyn ilma-aluksen osan kuten esimerkiksi laskutelineen huoltoa. Osa kokemuksesta voi olla hankittu vaativien (complex) ilma-alusten huollosta, mutta pääosa kuitenkin harrasterakenteisista tai yksinkertaisista ilma-aluksista. Kokemusvaatimukset eivät koske kohdissa 4.2.2 f) ja g) tarkoitettua radio- ja suunnistuslaitteiden asennusta tai laitehuoltoa, joista määrätään erikseen kohdissa 4.1.2.2 ja 5.2.

Kohtaan on myös lisätty maininta siitä, että vähintään puolet hyväksi luettavasta huoltokokemuksesta on oltava hankittu 10 viimeksi kuluneen vuoden aikana. Näin varmistetaan, että vähintään osa kokemuksesta on suhteellisen viimeaikaista. Lisäksi osa huoltokokemuksesta on oltava määräyksen AIR M1-5 kohdan 2.4.3 muokatuksen laajennettujen omistajahuoltajan oikeuksien käyttämisestä, mikä tarkoittaa käytännössä vuositarkastuksia. 'Omistajahuoltajan' käsite on määritelty määräyksessä AIR M1-5, eikä se välttämättä edellytä ilma-aluksen omistamista, vaan kyseessä voi olla myös lentokerhon ilma-alus. Lausunnon johdosta kohtaan on kuitenkin lisätty vaihtoehtoinen menettely, jonka mukaan kokemus voidaan hankkia myös tekemällä vuositarkastuksia huoltomekaanikon valvonnassa. Tällöin kokemus on dokumentoitava siten, että voidaan todeta kaikkien vaadittujen tehtävien suorittaminen esimerkiksi niin, että huoltomekaanikko varmentaa asentajan kuittauksen kunkin huoltotehtävän suorittamisesta. Jos hakija on hankkinut kokemuksen omistajahuoltajana toimimisen sijasta huoltomekaanikon valvonnassa, hänellä ei tarvitse olla koskaan ollut lentolupakirjaa.

Kohdasta 4.1.4 (ent. 3.1.4) a) 2) on poistettu maininta hyvityksistä lentäjän lupakirjan perusteella, sillä harrastelentäjien koulutuksessa ei tosiasiaa juuri käsitellä huoltotoimintaa koskevia säädöksiä tai esimerkiksi ihmisen suorituskyyä ja rajoituksia huoltotoiminnan kannalta. Kohdassa a) 2) mainitaan keskiasteen huoltomekaanikon koulutus, joka tarkoittaa ammattikoulun tutkintoa, sekä muu lentotekninen koulutus, joka tarkoittaa alemmaa tai ylempää ammattikorkeakoulututkintoa tai yliopistotason tutkintoa (diplomi-insinööri). Kohtaan on tarkennettu, että tämän kohdan perusteella kokonaan tai osittain hyvitettävän koulutuksen on oltava kyseisen haettavan lupakirjan oikeuksien kannalta soveltuvaa (esim. suihkumoottorin huoltamiseen saatu koulutus ei sovellu mäntämoottorikoneen huoltoon varten hyväksi luettavaksi). Koulutuksen hyvitämisessä käytetään vastaavaa hyvitysraporttimenettelyä kuin mitä huoltotoiminta-asetuksen liitteen III kohdassa 66.B.400 säädetään.

Lausuntokierroksella saadun kommentin johdosta muutetaan kohdassa 4.1.4 a) 1) oleva maininta siitä, että keskiasteen tai sitä ylemmän teknisen perustutkinnon voidaan katsoa täyttävän koulutusvaatimukset "luonnontieteiden, perusmatematiikan, mittayksiköiden, fysiikan ja kemian osalta" muotoon "matematiikan ja fysiikan osalta". Kohdassa luetellut oppiaineet ovat kaikki luonnontieteitä. Toiseksi mittayksiköiden katsotaan sisältyvän matematiikkaan, ja kemiaa taas ei tosiasiaa vaadita harrastemekaanikon koulutuksessa. Vastaava muutos on tehty myös huoltomekaanikkojen osalta kohtiin 3.1.2 b) ja 3.1.4 a)1).

Kohdassa 4.1.5 viittaukset rakennuslupa on korvattu siten, että tietyn harrasterakenteisen ilma-aluksen huoltoon varten voidaan myöntää harrastemekaanikon lupakirja koneen rakentajalle tai sen rakentaneen yhdistyksen nimeämille henkilöille, koska rakennuslupaa ei nykyisen ilmailulain mukaan enää vaadita. Lupakirjan saadakseen hakijalla on oltava kyseisen ilma-aluksen rakentamisesta vähintään 500 tunnin kokemus. Rakentamiseen käytetty tuntimäärä todennetaan rakennuskertomuksen perusteella. Jos koneen MTOM on alle 2730 kg, hakijalla on oltava riittävät tiedot ilma-aluksen vuositarkastuksista. Tämä voidaan todentaa rakennustyön valvojan tai huoltomekaanikon kirjoittamalla todistuksella siitä, että hakija on saanut koulutuksen vuositarkastusten suorittamisesta. Tätä painavamman ilma-aluksen osalta on lisäksi täytettävä kohdassa 4.1.2 esitetyt teoretiset tiedot koskevat vaatimukset.

Kohdassa 4.2.2 helikopterin painoraja on nostettu 650 kiloon, joka on ultrakevyen helikopterin painoraja kellukevarustuksella. Sama muutos on tehty kohtaan 5.1.1. Lausuntokierroksella saadun kommentin johdosta kohtaan on lisätty myös autogiroille painoraja 1200 kg. EASA-asetuksen liitteen I mukaan yli 600-kiloiset kaupallisesti valmistetut autogiroit kuuluvat EU-sääntelyn alaisuuteen. Tässä kohdassa kuitenkin tarkoitetaan kaikkia kansallisen sääntelyn alaisia luvalla ilmailuun lentäviä ilma-aluksia, mukaan lukien harrasterakenteiset. Niitä saavat näiden painorajoitus-

ten puitteissa huoltaa myös muut harrastemekaanikot kuin kyseisen ilma-aluksen itse rakentanut henkilö. Autogiroissa ohjaimet ja voimansiirtojärjestelmä ovat yksinkertaisemmat kuin helikoptereissa, joten tästä syystä on katsottu, että autogiroille painoraja voi olla korkeampi.

Kohdassa 4.2.3 on poistettu viittaus "sen lisäksi, mitä kohdassa 4.2.2 määrätään" koska harrasterakenteisen ilma-aluksen huolto-oikeus merkitään lupakirjaan ainoastaan kyseisen ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisteritunnuksella. Tällöin lupakirjaan ei tule merkittäväksi edellisessä kohdassa lueteltuja oikeuksia eikä oikeutta huoltaa tietyn tyyppistä ilma-alusta. Jos ilma-alus siirretään esimerkiksi lentokone-luokasta ultrakevyeksi ja ilma-aluksen tunnus vaihtuu, tällainen lupakirjamerkintä tulee hakea uudelleen, vaikka ilma-alusyksilö pysyy samana.

Kohtaan 4.5 on vastaavasti rakennuslupan kopion esittämisen sijasta lisätty vaatimus, että harrastemekaanikon lupakirjaa hakevan on esitettävä selvitys rakentamiseen käyttämästään työtuntimäärästä, koska harrasterakenteisille ilma-aluksille ei enää vaadita rakennuslupaa. Tällainen selvitys voi olla esimerkiksi ilma-aluksen rakennuskertomus. Lisäksi alakohdassa a) on tarkennettu, että lupakirjan myöntämistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle on esitettävä todistus kohdassa 4.1.4 a) vaaditusta ilma-aluksen huoltajakurssista tai sitä vastaavasta kurssista, tai vaihtoehtoisesti todistus teoriakokeen hyväksytystä suorituksesta. Kohdassa b) tarkoitettu työtodistus voi olla huoltomekaanikon tai hyväksytyn huolto-organisaation antama.

Kohta 5, Erityiset kelpuutukset ja oikeudet: Kumottavan määräyksen kohta 4.1.2 rullauskelpuutuksesta on poistettu. Rullauskelpuutuksista säädetään nykyisin EU:n lentotoiminta-asetuksen kohdassa NCO.GEN.115, Lentokoneiden rullaus. Ilmailumääräyksessä OPS M2-11 puolestaan määrätään, miltä osin lentotoimintaan kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla sovelletaan lentotoiminta-asetuksen liitettä VII (Osa NCO). Koska kyseisessä määräyksessä ei ole mainittu poikkeuksista kohdan NCO.GEN.115 soveltamiseen, sitä sovelletaan Suomessa sellaisenaan myös kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin. Näin ollen lentokoneella saa rullata lentopaikan kenttäalueella, jos henkilöllä on vaadittava lentolupakirja tai jos hän on lentotoiminnan harjoittajan nimeämä ja 1) koulutettu rullaamaan lentokonetta; 2) tarvittaessa koulutettu käyttämään radiopuhelinta; 3) saanut ohjeistuksen lentopaikan järjestelyistä, reiteistä, kylteistä, merkinnöistä, valoista, lennonjohdon merkeistä ja ohjeista, vakiosanonnoista ja menetelmistä; ja 4) pystyy noudattamaan niitä toimintatapoja, joita lentokoneen turvallinen liikkuminen lentopaikalla edellyttää. Silloin kun ilma-alusta ei käytetä kaupalliseen lentotoimintaan, lentotoiminnan harjoittajaksi katsotaan ilma-aluksen rekisteriin merkitty omistaja.

Kohdassa 5.2.2 (ent. 4.2.2) pelastuslaskuvarjon huoltokelpuutusten osalta on todettu, että määräyksessä esitettyjen vaatimusten lisäksi on otettava huomioon ne vaatimukset, joita pelastuslaskuvarjon valmistaja mahdollisesti edellyttää. Huollossa on noudatettava valmistajan antamia huolto-ohjeita sekä toteutettava mahdollisten lentokelpoisuusmääräysten vaatimat toimenpiteet. Jotkut valmistajat edellyttävät, että laskuvarjon huoltaja on valmistajan erikseen valtuuttama.

Kohdassa 5.2.3 (ent. 4.2.3) hitsauskelpuutuksen pätevyystodistuksen osalta viittaus standardiin SFS-EN 287-1 on päivitetty viittaukseksi nykyisin noudatettavaan standardiin ISO 9606. Tämä on vähimmäisvaatimus, jonka lisäksi hyväksytään myös ilma-alusten hitsausta koskevan vaativamman standardin ISO 24394 mukainen kelpoisuus. Määräyksen AIR M1-5 kohdan 17.2 mukaan ilma-alusten, osien, laitteiden tai varusteiden lentoturvallisuuden kannalta olennaisia hitsauksia saa tehdä henkilö, jolla on ilma-alushitsaajan kelpuutus tai joka muutoin on viranomaisen tehtävään hyväksymä. Muut kuin lentoturvallisuuden kannalta olennaiset hitsaustyöt voi suorittaa myös tehtävään pätevä huoltomekaanikko tai hitsaaja, joka suorittaa hitsaustyön mekaanikon valvonnassa.

Tässä kohdassa tarkoitettua hitsauskelpuutusta ei vaadita silloin, kun kyseessä on harrasterakenteinen ilma-alus. Niitä koskevista hitsaustyön vaatimuksista määrätään erikseen määräyksessä AIR M5-2. Lisäksi määräyksessä AIR M1-5 määrätään, että ilma-alusten, osien, laitteiden tai varusteiden lentoturvallisuuden kannalta olennaisia hitsauksia saa tehdä henkilö, jolla on ilma-alushitsaajan kelpuutus tai joka muutoin on Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään hyväksymä. Muut kuin lentoturvallisuuden kannalta olennaiset hitsaustyöt voi suorittaa myös tehtävään pätevä huoltomekaanikko tai hitsaaja, joka suorittaa hitsaustyön mekaanikon valvonnassa.

Kohtaan 5.2.4 on saadun lausunnon johdosta lisätty maininta siitä, että pelkästään pelastuslaskuvarjon huoltokelpuutusta ja/tai hitsauskelpuutusta hakevan ei tarvitse täyttää muita koulutus- ja kokemusvaatimuksia huolto- tai harrastemekaanikon lupakirjan myöntämiseksi. Lupakirja myönnetään tällöin yksinomaan kyseistä erikoistyötä varten. Jos tällaisen lupakirjan oikeudet halutaan laajentaa myös muihin huoltotoihin, hakijan on täytettävä kaikki vaaditut koulutus- ja kokemusvaatimukset.

Kumottavan määräyksen kohta 5, Omistajahuoltaja: Kohta on poistettu, koska se on kumottu 22.12.2016 voimaan tulleella määräyksellä AIR M1-5, Ilmailuvälineiden huoltotoiminta-, lentokelpoisuuden hallinta- ja muutostyövaatimukset. Omistajahuoltajan oikeuksista ja vaatimuksista määrätään nykyisin määräyksen AIR M1-5 kohdassa 2.4.

Kohta 6, Oikeuksien käytön edellytykset: Kohdat 6.1 ja 6.2 on poistettu tästä määräyksestä, koska vastaavat kohdat ovat määräyksessä AIR M1-5. Huolto-ohjeissa käytettävän kielen ymmärtämistä koskeva vaatimus on AIR M1-5 kohdassa 7.2.8. Huolto-ohjeiden, huoltotiedotteiden, lentokelpoisuusmääräysten, ilmailumääräysten ym. noudattamisesta määrätään myös määräyksen AIR M1-5 useissa kohdissa. Muutoksella pyritään selventämään näiden määräysten välistä rajaa siten, että AIR M1-5 koskee huoltotoiminnan ja huoltajien yleisiä vaatimuksia, myös siltä osin kuin huoltajalta ei vaadita lupakirjaa (omistajahuollot), kun taas PEL M3-4 on nimenomaan mekaanikkojen lupakirjoja ja lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksia koskeva määräys.

Kohdassa 6 on lisäksi muutettu kohtien järjestystä selkeämmäksi niin, että harrastemekaanikon oikeuksia koskenut alakohta 6.6 on siirretty ylemmäs. Huoltomekaanikoille ja harrastemekaanikoille yhteinen vaatimus huoltotyöpäiväkirjan pidosta jää näin ollen kohdan viimeiseksi.

Harrastemekaanikon oikeuksia koskevaan alakohtaan 6.3 on lisätty maininta siitä, että toinen ilma-aluksista, joille huoltotodiste on annettu tai lentokelpoisuustarkastus tehty, saa olla EASA-sääntelyn alainen. Tämä luonnollisesti edellyttää, että mekaanikolla on myös käyttöoikeudellinen Part66-huoltohenkilöstön lupakirja. Muutos mahdollistaa esimerkiksi sen, että toinen huoltotodiste on annettu EASA-sääntelyn alaiselle moottoripurjelentokoneelle ja toinen kansalliselle ultrakevytlentokoneelle. Tämä helpottaa kokemusvaatimusten täyttämistä myös niillä Suomen alueilla, joilla huollettavia ja tarkastettavia ilma-aluksia on vähemmän.

Kohta 7, Lentokelpoisuustarkastajan valtuutus: Lentokelpoisuustarkastajan valtuutusta koskevat vaatimukset on päivitetty vastaamaan uudistetussa ilmailulain 40 §:ssä sekä määräyksen AIR M16-1 muutoksessa yksittäiselle huoltomekaanikolle ja harrastemekaanikolle annettavia oikeuksia. Ilmailulain 40 §:n mukaan lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntää tai uudistaa tekemänsä lentokelpoisuustarkastuksen perusteella Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama lentokelpoisuustarkastaja tai virasto itse. Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa lentokelpoisuustarkastajaksi lentokelpoisuuden hallintaorganisaation, huolto-organisaation tai muun koti- tai ulkomaisen asiantuntijan, jolla on lentokelpoisuuden tarkastamiseksi tarpeellinen ammattitaito, työvälineet, työtilat, työmenetelmät ja ohjeet.

Määräyksessä AIR M16-1 tarkennetaan, että viraston ulkopuolinen lentokelpoisuustarkastaja voidaan valtuuttaa myöntämään lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia määrävälein tehtävistä lentokelpoisuustarkastuksista. Ensimmäisistä ja erityistilanteissa vaadittavista lentokelpoisuustarkastuksista todistukset myöntää jatkossakin Liikenne- ja viestintävirasto. Tätä koskevat muutokset on tehty kohtaan 7.1. Kohtaan on myös tarkennettu, että mekaanikon lupakirja voi koskea joko ilma-alusryhmää, tai harrasterakenteisen ilma-aluksen osalta tiettyä yksilöityä ilma-alusta. Lisäksi on tarkennettu, että yksittäisen huoltomekaanikon tai harrastemekaanikon saama lentokelpoisuustarkastajan valtuutus voi koskea ainoastaan yksinkertaista ilma-alusta. Yksinkertaisella ilma-aluksella tarkoitetaan kohdan 2 määritelmän mukaan moottoroimaton tai moottoroitua ilma-alusta, jonka suunnittelu on yksinkertainen ja jonka suurin sallittu lentoonlähdomassa (MTOM) on alle 2730 kg.

Kohtaan 7.1 on myös tarkennettu, että näyttötyön lisäksi lentokelpoisuustarkastajaksi valtuutettavan on oltava suorittanut Traficomin järjestämä teoriakoe. Traficom toimittaa tätä varten koulutusmateriaalin, jonka hakija voi opiskella itseopiskeluna ennen koetta. Koe on mahdollista tehdä verkossa tai paperilla.

Kohdassa 7.2 on tarkennettu tilannetta, jossa kansallisen lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen hakija on samassa yhteydessä hakenut myös EASA-asetuksen mukaista lentokelpoisuustarkastajan valtuutusta ja suorittanut näyttötyön EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvalla ilma-aluksella. Tällöin valtuutuksen laajuuteen voidaan hakemuksesta liittää vastaavia kansallisia ilma-alusryhmiä.

Kohtaan 7.4 on lisätty maininta siitä, että lentokelpoisuustarkastajan valtuutukseen voidaan liittää erillisvaltuutus määräyksen AIR M16-1 kohdassa 3.3 tarkoitettuun toimintaan viranomaisen apuna. Määräyksen AIR M16-1 mukaan Traficom suorittaa itse ensimmäiset lentokelpoisuustarkastukset ja määräyskohdassa 6 tarkoitetut muut lentokelpoisuustarkastukset, mutta voi harkintansa mukaan käyttää niissä apunaan valtuutettuja lentokelpoisuuden tarkastajia. Tällöin lentokelpoisuustarkastajat voivat antaa erikseen yksilöidyille ilma-aluksille suositusraportteja, mutta eivät suoraan lentokelpoisuuden tarkastustodistuksia. Lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen laajuus määrittyy lähtökohtaisesti lupakirjan perusteella sekä sen mukaan, mille ilma-aluksille henkilöllä on oikeus antaa huoltotodiste. Nämä oikeudet kirjataan myös lentokelpoisuustarkastajan valtuutukseen. Oikeudet myönnetään hakemuksen perusteella, ja on myös mahdollista, että henkilö ei hae lentokelpoisuustarkastajan oikeuksia kaikkiin ilma-alusryhmiin tai rakenteisiin, joihin lupakirja oikeuttaisi.

Kohdassa 7.5 lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen voimassaoloaikaa on pidentetty niin, että se on voimassa viisi vuotta aiemman kahden vuoden sijasta. Tämä on linjassa EU:n huoltotoiminta-asetuksen vaatimusten kanssa (kohta ML.A.904). Ennen voimassaolon päättymistä Traficom kirjoittaa valtuutuksen uudelleen hakemuksesta.

Valtuutuksen voimassaolon jatkamiseen vaaditaan, että hakija on suorittanut vähintään yhden lentokelpoisuustarkastuksen jokaisen 24 kk jakson kuluessa valtuutuksen voimassaoloaikana. Jos tämä vaatimus ei täyty, valtuutus voidaan uusia suorittamalla teoriakoe ja näyttötyö uudelleen.

Kohtaan 7.5 on myös lisätty maininta siitä, että yksi niistä ilma-aluksista, joille lentokelpoisuustarkastus on tehty, saa olla EASA-sääntelyn alainen. Tämä luonnollisesti edellyttää, että lentokelpoisuustarkastajalla on myös käyttöoikeudellinen EASA-sääntelyn mukainen lentokelpoisuustarkastajan valtuutus. Muutos mahdollistaa esimerkiksi sen, että toinen huoltotodiste on annettu EASA-sääntelyn alaiselle moottoripurjelentokoneelle ja toinen kansalliselle ultrakevytlentokoneelle. Tämä helpottaa kokemusvaatimusten täyttämistä myös niillä Suomen alueilla, joilla huollettavia ja tarkastettavia ilma-aluksia on vähemmän tarjolla.

Kohtaan 7.5 on lisätty vaatimus, jonka mukaan lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen uudelleen kirjoittamiseksi haltijan on hyväksytysti suoritettava Liikenne- ja viestintäviraston järjestämä teoriakoe. Näin tarkastajien ammattitaidon ylläpito tulee varmemmin todennetuksi. Koesuoritus on hyväksytty, jos vähintään 75 % vastauksista on oikein. Lisäys perustuu lausuntokierroksella saatuun kommenttiin.

Kohtaan 7.6 on lisätty vaatimus lentokelpoisuuden tarkastuksia koskevasta kirjanpidosta, joka on pyynnöstä esitettävä Liikenne- ja viestintävirastolle sekä tarkastettavan ilma-aluksen omistajalle, haltijalle tai käyttäjälle. Vaikka lentokelpoisuustarkastajan valtuutus on voimassa viisi vuotta, se on käyttöoikeudellinen vain, jos henkilö on suorittanut vaaditun määrän tarkastuksia. Siksi määräyksessä on haluttu antaa myös ilma-aluksen omistajalle, haltijalle tai käyttäjälle mahdollisuus tarkistaa, että lentokelpoisuustarkastajan valtuutus on ajan tasalla. Lentokelpoisuustarkastuksia koskevan kirjanpidon ei kuitenkaan välttämättä tarvitse olla erillinen kirjanpito, vaan se voi koostua lentokelpoisuuden tarkastuspöytäkirjojen kopioista.

Kohta 8, Siirtymämääräykset: Aikaisemman määräyksen mukaiset siirtymäsäännökset on poistettu vanhentuneina, koska omistajahuoltajaa koskevat vaatimukset on siirretty määräykseen AIR M1-5. Samoin purje- ja moottoripurjelentokoneiden sekä kuumailmapallojen huoltoa ja lentokelpoisuustarkastuksia koskeneet, EU-sääntelyn mukaiset siirtymäajat ovat päättyneet.

Uudistettavaan määräykseen on lisätty kaksi siirtymämääräystä. Kohdan 8.1 mukaan ennen uudistetun määräyksen voimaantuloa myönnetty lentokelpoisuustarkastajan valtuutus oikeuttaa pelkästään suositusraporttien antamiseen, eikä vielä lentokelpoisuuden tarkastustodistusten myöntämiseen siten kuin määräyksen AIR M16-1 muutoksessa sallitaan. Kohdan 8.2 mukaan tällainen vanha lentokelpoisuustarkastajan valtuutus voidaan kuitenkin maksutta muuntaa uuden määräyksen mukaiseksi valtuutukseksi, joka oikeuttaa myös lentokelpoisuuden tarkastustodistusten myöntämiseen määräväläin tehtävissä tarkastuksissa. Tämä edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston järjestämän teoriakokeen suorittamista ja sen jälkeen virastolle esitettävää hakemusta uuden valtuutuksen saamiseksi. Vanhan valtuutuksen muuntamista voi hakea myös kesken sen voimassaoloajan.

Liite 1, Harrastemekaanikon oppiainemoduulit: Liitteessä 1 esitetään ne oppiainemoduulit, jotka harrastemekaanikon koulutukseen tai teoriakokeeseen on sisällyttävä. Oppiainemoduulit perustuvat EU:n huoltotoiminta-asetuksen osan 66L oppiainemoduuleihin. Niiden sisältö tullaan kuvaamaan tarkemmin erikseen julkaistavassa ilmailuohjeessa, missä esitetään myös kunkin oppiaineen osalta vaadittavat osaamistasot. Lausuntokierroksella saadun kommentin johdosta lisättiin liitteeseen alaviite, jossa tarkennetaan, että materiaaleja koskevat moduulit 4) Kankaalla päällystetty puu- ja/tai metalliputkirakenne, 5) Komposiittirakenne ja 6) Metallirakenne suoritetaan sen mukaan, mitä oikeuksia lupakirjaan haetaan. Vastaavasti voimallaitteiden osalta (moduuli 8) oikeudet merkitään harrastemekaanikon lupakirjaan sen mukaan, mitkä voimallaitetyypit on koulutuksessa tai teoriakokeessa käsitelty.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys annetaan kesällä 2025.

Määräyksestä viestiminen

Lausuntokierroksesta ja määräyksen valmistumisesta viestitään sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja linkitetään viraston verkkosivuille ilmailumääräyskokoelmaan. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla ja sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Lisäksi viestitään kohdennetusti kansallisen lentokelpoisuustarkastajan valtuutuksen haltijoille.

LIITTEET:

Kommenttikooste