

## **AIR M5-10: Ultrakevyiden ilma-alusten lentokelpoisuus ja valmistus**

### **Määräyksen tausta ja säädösperusta**

Vuonna 2018 uudistetun EASA-asetuksen<sup>1</sup> 2 artiklan 8 kohta antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden myöntää poikkeuksen asetuksen soveltamisesta tiettyjen ilma-alusluokkien suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon ja lentotoimintaan. Poikkeus voidaan myöntää enintään kaksipaikkaisille lentokoneille, joiden sakkausnopeus tai pienin vakaa lentonopeus laskuasussa on enintään 45 solmua kalibroituja ilmanopeutta ja suurin sallittu lentoonlähtömassa (MTOM) maalentokoneilla enintään 600 kg ja vesilentokoneilla enintään 650 kg; enintään kaksipaikkaisille helikoptereille, joiden MTOM on enintään 600 kg tai vedessä käytettävillä helikoptereilla 650 kg; sekä enintään kaksipaikkaisille purje- ja moottoripurjelentokoneille, joiden MTOM on enintään 600 kg. Poikkeusmahdollisuus ei kuitenkaan koske sellaisia ilma-aluksia, joista on annettu jokin EASA-asetuksen mukainen todistus tai ilmoitus, eli esimerkiksi tyyppihyväksytyjä ilma-aluksia.

Edellä kuvattu poikkeusmahdollisuus, jolla korotetaan kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvien ilma-alusten painorajoja, on tarkoitus ottaa Suomessa käyttöön ilmailulainsäädännön uudistuksella, johon sisältyvät lakiehdotukset eduskunta on hyväksynyt kesäkuussa 2020. Uudistuksessa muutettaisiin ilmailulakia (864/2014) ja lakia liikenteen palveluista (320/2017) siten, että EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitetut ilma-alukset kuuluisivat jatkossa näiden kansallisten lakien soveltamisalaan.

Lakimuutoksen lisäksi poikkeusmahdollisuuden käyttöönotto edellyttää muutoksia määräykseen AIR M5-10. Määräyksessä asetetut ultrakevyiden ilma-alusten painorajat ja kuormattavuusvaatimukset on tässä muutoksessa määritelty uudelleen. Ultrakevyet lentokoneet ja helikopterit jaotellaan luokkiin B1 ja B2, joista B1 sisältää EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetut, matalamman painorajan mukaiset ilma-alukset ja B2 taas korkeamman painorajan mukaiset ilma-alukset, jotka otetaan kansallisen sääntelyn piiriin EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisen poikkeusmahdollisuuden perusteella. Purjelentokoneista määräys kattaa vain luokan B1, koska korkeamman painorajan mukaisia luokan B2 purjelentokoneita ei tällä hetkellä valmisteta eikä niiden vaatimuksia ole siten tarvetta määrittellä. Määräyksen sisältöön on tehty myös muita, vähäisempiä muutoksia, jotka eritellään jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Muutetun määräyksen säädösperustana on ilmailulain (864/2014) 33 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä ilma-alusten ja niiden laitteiden ja osien suunnittelusta, valmistuksesta, varustuksesta, ominaisuuksista sekä huollosta samoin kuin hyväksyntää varten vaadittavien tarkastusten ja kokeiden sisällöstä ja muusta järjestelystä, sekä 44 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkemmat melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset, jotka perustuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin.

<sup>1</sup> 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)

Eduskunnan hyväksymässä ilmailulain muutoksessa kevytilmailun poikkeusmahdollisuuden käyttöönotto on kirjattu lain 1 §:ään uudeksi 4 momentiksi, jonka mukaan lakia sovelletaan EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettuihin ilma-alusluokkiin kuuluvien ilma-alusten suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon ja lentotoimintaan.

Määräyksestä on ilmoitettu Euroopan komissiolle Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti.

## **Määräyksen valmistelu**

Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä ja käynnistetty 24.3.2020 tehdyllä määräyshankepääätöksellä. Määräyksestä järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi lausuntokierros, jonka aikana määräyslunnosta on mahdollista kommentoida myös viraston sisäisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto ja sitä edeltäneet virastot ovat vaikuttaneet ultrakevyt-lentokoneiden painorajan nostoon eri foorumeilla jo EASA-asetuksen muuttamisen yhteydessä. Tällöin on tehty yhteistyötä kevytilmailun harrastejärjestöjen, kuten Suomen Ilmailuliiton ja Suomen Moottorilentäjien Liiton kanssa. Ilmailulainsäädännön uudistuksen valmistelun aikana on järjestetty kuulemis- ja keskustelutilaisuuksia kevytilmailun sidosryhmille, ja nämä ovat kannattaneet EASA-asetuksen mahdollistaman poikkeusmahdollisuuden käyttöönottoa kokonaisuudessaan. Sidosryhmät ovat myös lausuneet asiasta ilmailulakiuudistuksen lausuntokierroksella.

## **Arvio määräyksen vaikutuksista**

Ultrakevyiden ilma-alusten painorajojen korotuksen taloudellisia, yhteiskunnallisia ja viranomaisvaikutuksia on tarkasteltu yksityiskohtaisesti ilmailulainsäädännön uudistusta koskevassa hallituksen esityksessä (HE 41/2020 vp). Sen mukaan ultrakevyiden lentokoneiden painorajojen nosto olisi ilmailuharrastajille merkittävä positiivinen muutos, jonka voidaan odottaa lisäävän kevyen ilmailun harrastus- ja urheilutoimintaa. Korkeampi painoraja mahdollistaa nykyistä useammin esimerkiksi matkustajan mukaan ottamisen ja suurempi polttoainemäärä kasvattaa koneen toimintasädettä. Suomessa on tällä hetkellä noin 300 ultrakevytlentäjän lupakirjan haltijaa, minkä lisäksi ultrakevyitä lentokoneita saa ilmailumääräyksessä OPS M1-20 määritellyin edellytyksin lentää mm. yksityislentäjän lupakirjalla. Aerodynaamisesti ohjattavia ultrakevyitä lentokoneita on Suomen ilma-alusrekisterissä 287 kappaletta.

Painorajojen korottamiseen liittyviä viranomais-toimenpiteitä (Traficomin hyväksyntä) olisi lakimuutoksen vaikutusarvioinnin mukaan tehtävä muutaman ensimmäisen vuoden aikana enintään muutamia kymmeniä vuodessa, minkä jälkeen muutoshakemusten määrä vähenisi selvästi. Viranomaisresurssien tarve ei siis kasvaisi pysyvästi vaan tehtävien määrän kasvu olisi luonteeltaan väliaikainen. Muutostyöhyväksyntään liittyvästä lentokelpoisuustarkastuksesta peritään 400 euron maksu, joka on virastolle tuloa ja asiakkaille aiheutuva kustannus. Ultrakevyen ilma-aluksen muuntaminen korkeammalle painorajalle on kuitenkin asiakkaille vapaaehtoista.

Turvallisuuden kannalta painorajan korottamisella arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia. Koneeseen voisi nousta aiempaa useammin kaksi henkilöä ilman, että sen painoraja on vaarassa ylittyä, mikä parantaa etenkin lentokoulutuksen turvallisuutta. Ultrakevyiden ilma-alusten rakennetta ja lentäjien suojauksia voitaisiin myös vahvistaa uusilla painoa lisäävillä turvavarusteilla. Suomen Ilmailuliiton mukaan lento-ominaisuuksiin ja käsitteeseen on vähäinen, joten muutoksella ei olisi negatiivista vaikutusta kevytilmailun turvallisuuteen.

Määräysmuutoksella ei ole merkittävää vaikutusta ympäristöön, joskin kevytilmailun huomattava kasvu lisäisi jonkin verran päästöjä ja paikallisesti myös melua.

Muutoksella ei arvioida olevan vaikutusta esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen tai tasa-arvoon.

## Yksityiskohtaiset perustelut

Määräykseen on lisätty tarvittaviin kohtiin viittaukset UL-lentokoneiden ja –helikopterien lisäksi myös UL-purjelentokoneisiin. Muita vaatimusten sisältöön vaikuttavia muutoksia on tehty seuraaviin määräyskohtiin:

*Kohta 1, Soveltamisala:* Soveltamisalasta on poistettu viittaukset ilmailulakiin, jonka uudistushankkeita on parhaillaan käynnissä. Määräyksen AIR M5-10 soveltamisalaan kuuluvat aerodynaamisesti ohjatut ultrakevyet ilma-alukset ja autogyrot, kun taas painopisteohjattuihin lentokoneisiin, moottoroituihin laskuvarjoihin ja liitimiin sovelletaan ilmailumääräystä OPS M2-9. Tällä hetkellä aerodynaamisesti ohjatuille ultrakevyille ilma-aluksille voidaan myöntää poikkeuksia ilmailulain vaatimuksista lain 9 §:n 1 momentin mukaisesti, kun taas painopisteohjattuihin ultrakevyisiin ilma-aluksiin, moottoroituihin laskuvarjoihin sekä liitimiin ei 9 §:n 2 momentin mukaan sovelleta ilmailulakia lainkaan.

Määräys AIR M5-10 kattaa sekä EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitettujen painorajojen alapuolelle jäävät ultrakevyet ilma-alukset että asetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisen poikkeusmahdollisuuden piiriin kuuluvat ilma-alukset, mikäli tämä poikkeusmahdollisuus otetaan Suomessa käyttöön ilmailulainsäädännön muutoksella. Ehdotus sisältyy hallituksen esitykseen HE 41/2020 vp, joka on annettu eduskunnalle huhtikuussa 2020 ja hyväksytty 12.6. Esityksen mukaan poikkeusmahdollisuus otettaisiin käyttöön säätämällä ilmailulain 1 §:ssä, että näitä lakeja sovelletaan EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa tarkoitettuihin ilma-alusluokkiin kuuluvien ilma-alusten suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon ja lentotoimintaan. Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 1 §:ään lisättäisiin vastaava maininta, jonka mukaan lakia sovelletaan näiden ilma-alusluokkien lentotoimintaan. Tässä yhteydessä lentotoiminnalla kuitenkin tarkoitetaan kaikkia ilma-alusten käyttöön liittyviä näkökohtia, mukaan lukien myös lupakirjat ja koulutus.

Määräyksen otsikosta ja soveltamisalasta on poistettu sana ”rekisteröinti”. Määräyksessä AIR M5-10 ei käsitellä ilma-alusten rekisteröintiä, joskin siinä määritellään ultrakevyille ilma-aluksille tiettyjä poikkeuksia kansallisuus- ja rekisteritunnusten merkitsemisestä. Ilma-alusten rekisteröinnistä säädetään ilmailulain 2 luvussa ja liikenteen palveluista annetun lain 121 §:ssä. Ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisteritunnuksista määrätään ilmailumääräyksessä AIR M1-2.

*Kohta 2, Määritelmät:* Määritelmässä ultrakevyet lentokoneet ja helikopterit jaetaan kahteen luokkaan, B1 ja B2, joista B1 tarkoittaa EASA-asetuksen liitteen I mukaisia ilma-aluksia ja B2 puolestaan asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa annetun poikkeusmahdollisuuden piiriin kuuluvia ilma-aluksia. Määritelmien painorajat, mukaan lukien mm. kellukkeilla varustetuille ilma-aluksille sallitut korotukset, sekä lentokoneiden osalta sakkausnopeudet on määriteltävä pääosin samoin kuin EASA-asetuksessa. Luokan B2 yksipaikkaisille ultrakevyille lentokoneille on kuitenkin kansallisesti päätetty asettaa EASA-asetuksen poikkeusmahdollisuudessa sallitun 600 kg:n sijasta 450 kg:n painoraja, jota painavimmat lentokoneet näin ollen kuuluvat EU-sääntelyn piiriin. Tällä on haluttu varmistaa, ettei kevyemmän kansallisen sääntelyn piiriin tule teho-painosuhteeltaan liian tehokkaita ja vaativia lentolaitteita ultrakevytlentäjän koulutusvaatimuksiin nähden. Luokasta toiseen siirtymiseen on tarpeellista vaatia eroavuuksia koulutuksesta, josta määrätään ilmailumääräyksessä PEL M2-70, Ultrakevytlentäjän lupakirja.

Purjelentokoneista määräys kattaa tässä vaiheessa vain luokan B1 eli EASA-asetuksen liitteen I mukaisen painorajan alittavat purjelentokoneet, koska poikkeusmahdollisuuden piiriin kuuluvia luokan B2 purjelentokoneita ei tällä hetkellä valmisteta eikä vaatimuksia sen vuoksi ole tarvetta asettaa. Purjelentokoneeksi määritellään lentokone, jossa ei ole minkäänlaista voimalaitetta; jos koneessa on

jokin työntövoimaa tuottava moottori, se luetaan lentokoneeksi. Kaikki ultrakevyet moottoripurjelentokoneet katsotaan tässä määräyksessä ultrakevyiksi lentokoneiksi. Lisäksi määritellään yleiskäsitteet 'ultrakevyt ilma-alus' ja 'ultrakevyt lentokone'.

Autogyron määritelmään on muutettu vuonna 2018 uudistetun EASA-asetuksen liitteen I mukainen painoraja 600 kg, kun se aiemman EASA-asetuksen (EU) N:o 216/2008 mukaan oli 560 kg.

*Kohta 3, Lentokelpoisuus:* Kohtaa 3.1.1 a) on tarkennettu siten, että siinä tarkoitetaan vain Suomessa rakennettuja ultrakevyitä lentokoneita ja purjelentokoneita. Ulkomailla rakennetut on tarkoitettu hyväksyttäväksi valmistusmaassa, ja ne voidaan hyväksyä Suomessa käyttöön kohdassa 9.2.1 tarkoitettuna validointimenettelyn kautta. Vastaava muutos on tehty myös kohtaan 3.2.1 a) autogyrojen osalta. Kohtaan 3.3 on lisätty vaatimus, jonka mukaan Suomessa kaupallisesti rakennettujen ultrakevyiden helikopterien on täytettävä kansallisen ilmailumääräyksen lisäksi Saksan ilmailuviranomaisen julkaisussa *Bekanntmachung von Lufttüchtigkeitsforderungen für Ultraleichtubschrauber* (LTF-ULH, uusin versio tällä hetkellä 28.2.2019) esitetyt lentokelpoisuusvaatimukset.

Kohtaan 3.1.1 b) on lisätty maininta siitä, että myös harrasterakenteisen ultrakevyen purjelentokoneen on täytettävä soveltuvin osin ne vaatimukset, jotka esitetään määräyksessä AIR M5-1, Harrasterakenteisten ilma-alusten lentokelpoisuusvaatimukset. Purjelentokoneille ei ole erillisiä kansallisia lentokelpoisuusvaatimuksia. Määräyksestä AIR M5-1 purjelentokoneisiin soveltuvat pääsääntöisesti kaikki muut kuin voimalaitetta koskevat vaatimukset.

*Kohta 3.4, Kuormattavuus:* Kuormattavuusvaatimukset on määritelty erikseen luokan B1 ultrakevyille ilma-aluksille eli niille, jotka jäävät EASA-asetuksen liitteessä I määriteltyjen painorajojen alapuolelle, ja toisaalta painavammille luokan B2 ultrakevyille ilma-aluksille, jotka otetaan kansallisen sääntelyn piiriin EASA-asetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisen poikkeusmahdollisuuden kautta. Luokan B1 ilma-alusten kuormattavuusvaatimukset ovat samat kuin aiemmassa määräyksessä. Luokan B2 ilma-alusten kuormattavuusvaatimukset on määritelty erikseen yksipaikkaisille, kaksipaikkaisille sekä sähkömoottorilla varustetuille ilma-aluksille. Vaatimukset on määritelty käyttökokemusten perusteella siten, että kuormattavuus on riittävä ottaen huomioon henkilöiden, mukana kuljetettavien tavaroiden ja sekä muilla kuin sähkökäyttöisillä ilma-aluksilla polttoaineen painon. Myös autogyroille on määräysmuutoksessa määritelty kuormattavuusvaatimukset erikseen.

*Kohta 4, Vaatimukset varusteille:* Kohtaan 4.3 on täsmennetty, että kuormausrajotuskielto vaaditaan vain luokan B1 ultrakevyisiin lentokoneisiin. Luokan B2 lentokoneisiin sitä ei ole pidetty tarpeellisena, koska niiden kuormattavuus on suurempi.

*Kohta 5, Koelennot:* Kohdasta 5.3 (vastaa kumottavan määräyksen kohdan 4.1 alakohtaa 2) on poistettu koelento-ohjelman vaatimus silloin, kun UL-ilma-aluksella on jo suomalaisia lentokelpoisuusvaatimuksia vastaavat vaatimukset täyttävä tyyppitodistus, jonka on myöntänyt ulkomainen ilmailuviranomainen tai sen valtuuttama organisaatio. Tällöin koelentoja ei vaadita, vaan tyyppitodistus myönnetään suoraan ulkomailla myönnetyn tyyppitodistuksen perusteella. Koelennot vaaditaan kuitenkin edelleen vesilentovarustuksen asentamisen tai vastaavien suurten muutostöiden hyväksymistä varten.

*Kohta 6, Lento-ohjekirja:* Kohtaan 6.2 on tarkennettu, että siinä luetellut tiedot on esitettävä Suomessa valmistetun ultrakevyen ilma-aluksen lento-ohjekirjassa. Jos ilma-alus on tuotu Suomeen ulkomailta, sen lento-ohjekirjaa voidaan käyttää sellaisenaan.

*Kohta 8, Melu:* Kohtaan 8.3 on tarkennettu, että melumittaustodistus on esitettävä ennen tyyppitodistuksen myöntämistä myös siinä tapauksessa, ettei koelentoja vaadita. Tämä tilanne on silloin, kun tyyppitodistus myönnetään Suomessa ilman koelentoja ulkomailla myönnetyn tyyppitodistuksen perusteella. ICAO Annex 16:sta

hyväksytään melumittaukseen kaksi vaihtoehtoista mittaustapaa: 1) ylilennosta koneen ollessa 300 metrin korkeudessa tai 2) lentoonlähdestä (mittaus 2 km:n etäisyydeltä ylilennosta).

*Kohta 9, Tyyppitodistus:* Kohtaan 9.2.1 on tarkennettu, että tyyppitodistusten validointimenettely koskee vain niitä ilma-aluksia, joille on aiemmin myönnetty tyyppitodistus jossakin EU:n tai EFTAn jäsenvaltiossa. Kohtaan on myös lisätty maininta siitä, että hakemukseen liitettävien asiakirjojen on oltava joko suomen, ruotsin tai englannin kielellä.

Kohtaan 9.2.2 on lisätty vaatimus siitä, että jos tyyppitodistuksen hakijalla itsellään ei ole tarvittavaa lentokonetekniikan asiantuntemusta, sen on nimettävä muu pätevä edustaja yhteyshenkilöksi tyyppitodistuksen hakemusprosessia varten. Nimettävä edustaja voi olla yrityksen ulkopuolinen konsultti. Edustajan ei edellytetä toimivan Suomessa.

Kohtaa 9.3.2 on täsmennetty. Sen mukaan tyyppitodistus myönnetään luokan B1 ultrakevyelle ilma-alukselle tai autogyrolle, jolla on jossakin EU:n tai Euroopan vapaakauppajärjestö EFTAn jäsenvaltiossa myönnetty tyyppitodistus ja joka vastaa määräyksen kohdassa 2 annettua määritelmää. EFTAn jäsenvaltioita ovat Norja, Islanti, Sveitsi ja Liechtenstein. Ison-Britannian EU:sta eroamiseen liittyvällä siirtymäkaudella, joka päättyy 31.12.2020 ellei sitä erikseen jatketa, Iso-Britannia katsotaan tässä suhteessa EU:n jäsenvaltioksi. Ellei Iso-Britannia myöhemmin liity EFTAn jäseneksi, Isossa-Britanniassa myönnettyjen tyyppitodistusten osalta voidaan käyttää määräyksen kohdan 11 mukaista poikkeusta. Iso-Britannia ei kuitenkaan tällä hetkellä ole Suomeen tuotavien ultrakevyiden ilma-alusten merkittävä valmistaja.

Jotta luokan B2 ultrakevyelle lentokoneelle tai helikopterille voidaan myöntää Suomessa tyyppitodistus, sen on täytettävä saksalaisen lentokoneiden standardin *Lufttüchtigkeitsanforderungen für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge* (LTF-UL, uusin versio tällä hetkellä 28.2.2019), saksalaisen helikopteristandardin *Bekanntmachung von Lufttüchtigkeitsforderungen für Ultraleichtubschrauber* (LTF-ULH, uusin versio tällä hetkellä 28.2.2019) tai tšekkiläisen standardin UL2 mukaiset vaatimukset.

Kohtaan 9.3.3 on tarkennettu, että Liikenne- ja viestintävirasto voi jättää tyyppitodistuksen myöntämättä oikeutetusta yleistä etua koskevasta syystä, jos toisessa EU:n tai EFTAn jäsenvaltiossa tyyppitodistuksen saanut UL-ilma-alustyyppi ei tarjoa samanlaista suojan tasoa kuin kansallisten vaatimusten mukainen tyyppi. Toisessa jäsenvaltiossa laillisesti kaupan pidettyjen tavaroiden vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/515 3 artiklan mukaan 'oikeutetulla yleistä etua koskevalla syyllä' tarkoitetaan mitä tahansa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 36 artiklassa määrättyä syytä tai muuta, yleistä etua koskevaa pakottavaa syytä. Suojattavia etuja ovat tässä yhteydessä erityisesti liikenneturvallisuus, ihmisten elämä ja terveys sekä kuluttajansuoja.

*Kohta 11, Poikkeukset:* Poikkeuskohtaan on lisätty maininta siitä, että poikkeuksen myöntämistä varten virastolle on tehtävä asiasta perusteltu hakemus.

## **Määräyksen aikataulu**

Uudistettu määräys on tarkoitus antaa samaan aikaan, kun ilmailulainsäädännön uudistusta koskevaan hallituksen esitykseen HE 41/2020 vp sisältyvät lakimuutokset tulevat voimaan.

**Määräyksestä viestiminen**

Lausuntokierroksesta ja määräyksen valmistumisesta viestitään sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja viraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa. Määräyksen muuttumisesta tiedotetaan viraston kotisivuilla ja sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille.

**LIITTEET:**

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)