

## **AIR M5-2: Harrasterakenteisten ilma-alusten rakentaminen**

### **Määräyksen tausta ja säädösperusta**

Harrasterakenteisten ilma-alusten sääntely on edelleen kokonaan kansallista, sillä ne on suljettu EU:n lentoturvallisuussäätelyn ulkopuolelle EASA-asetuksen<sup>1</sup> liitteessä I. Liitteen kohdan 1 c) mukaan asetusta ei sovelleta ilma-aluksiin, mukaan lukien koottavina sarjoina toimitettavat ilma-alukset, joiden valmistus- ja kokoonpanotehtävistä vähintään 51 prosenttia on suorittanut harrasterakentaja tai voittoa tavoittelematon harrasteyhdistys omiin tarkoituksiinsa ja ilman kaupallisia tavoitteita. Määräyksessä AIR M5-2 määritellään tällaisten harrasterakenteisten ilma-alusten rakentamista koskevat kansalliset vaatimukset. Lisäksi jos EASA-asetuksen liitteen I kohdassa 1 a), d) tai g) tarkoitettu historiallinen ilma-alus, entinen sotilasilma-alus tai tällaisen jäljitelmä, jolle on aiemmin myönnetty tyyppihyväksyntä tai sotilastyyppihyväksyntä, rakennetaan uudelleen tai muutetaan oleellisesti siten, että se täyttää samalla harrasterakenteisen ilma-aluksen määritelmän eli on vähintään 51-prosenttisesti harrastajien rakentama, myös tällaista muutosrakentamista koskee määräys AIR M5-2.

Määräys AIR M5-2 ei koske painopistehjattujen ultrakevyiden lentokoneiden, moottoroitujen laskuvarjojen, liitimien eikä muiden miehitettyjen ilma-alusten rakentamista, joiden rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kilogrammaa. Näistä määrätään erikseen ilmailumääräyksessä OPS M2-9, Liitimet.

Nykyinen määräys AIR M5-2 on vuodelta 1996. Lainsäädännön sittemmin muututtua määräyksessä on havaittu useita muutostarpeita sekä vanhentuneita viittauksia määräykseen ja ohjeisiin. Esimerkiksi ilma-aluksen rakennusluvan vaatimus on lainsäädännöstä poistunut. Määräyksessä on tarkoitus ottaa huomioon myös sähkömoottorikäyttöisten harrasterakenteisten ilma-alusten rakentaminen. Lisäksi päivitetään määräyksen terminologia nykyistä lainsäädäntöä vastaavaksi.

Muutetun määräyksen säädösperustana on ilmailulain 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.

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. lentokelvottomalla tai varustukseltaan puutteellisella ilma-aluksella lentäminen. Näistä rikkomuksista on seuraamuksena sakko, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta.

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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)

## Määräyksen valmistelu

Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä ja käynnistetty 26.11.2020 tehdyllä määräyshankepäättöksellä. Määräyslunnonksesta järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi noin viiden viikon pituinen lausuntokierros, jonka aikana luonnosta on mahdollista kommentoida myös viraston sisäisesti.

## Lausuntopalaute

*(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)*

## Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräysmuutoksen tarkoituksena on ennen kaikkea ajantasaistaa vaatimukset ja selkeyttää sääntelyä. Tämä selventää asiakkaille, mitkä vaatimukset on täytettävä, mikä voi vähentää viranomaiselle asiasta tulevia kyselyjä. Siltä osin kuin vaatimukset ovat aiempaan määräykseen verrattuna jossain määrin muuttuneet, uusia vaatimuksia sovelletaan siirtymämääräyksen mukaisesti vain uusiin hankkeisiin. Jos harrasterakenteinen ilma-alus on rekisteröity ennen tämän määräyksen voimaantuloa, hyväksyntään sovelletaan aikaisemman, 1.1.1997 voimaan tulleen määräyksen AIR M5-2 mukaisia vaatimuksia. Näin ollen määräyksen muutos ei edellytä toimenpiteitä niiltä, joiden harrasterakenteisen ilma-aluksen rakennushanke on edennyt rekisteröintivaiheeseen jo aiemman määräyksen voimassa ollessa.

Muutokset koskevat ennen kaikkea rakennushankkeen dokumentointivaatimuksia. Hankkeen dokumentointi uusien vaatimusten mukaan voi vaatia harrasterakentajalta jonkin verran lisätyötä, mutta toisaalta tarkennetut vaatimukset helpottavat määräyksen soveltamista sekä asiakkaiden että viranomaisen kannalta. Aiemmin määräyksessä yksilöimättömiä mutta kuitenkin hyväksynnän kannalta tarpeellisia tietoja on jouduttu erikseen pyytämään asiakkailta.

Sähkökäyttöisten ilma-alusten yleistymisellä olisi positiivinen vaikutus ympäristöön melun ja päästöjen vähenemisen myötä. Niiden käyttöönotto ei ole riippuvaista yksinomaan näistä määräysmuutoksista, mutta sähkökäyttöisten ilma-alusten huomiointi harrasterakentamista koskevassa ilmailumääräyksessä saattaa edistää sitä. Määräysmuutoksilla ei arvioida olevan vaikutuksia esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

## Yksityiskohtaiset perustelut

Vaatimusten sisältöön vaikuttavia muutoksia on tehty seuraaviin määräyskohtiin:

*Kohta 1, Soveltamisala:* Kohtaa 1.1 on selvennetty siten, että määräys koskee Suomessa rekisteröityjä ilma-aluksia, kun siinä aiemmin viitattiin "suomalaisiin" ilma-aluksiin.

Viittaukset osin kumottuihin ilmailumääräyksiin on poistettu, koska jokaisessa määräyksessä kuitenkin erikseen määritellään sen soveltamisala. Määräykseen on lisätty maininta siitä, ettei sitä sovelleta määräyksessä OPS M2-9 tarkoitettuihin liitimiin. Muutoin määräyksen mukaisia yleisen tason vaatimuksia sovelletaan harrasterakenteisten ilma-alusten rakentamiseen riippumatta siitä, mihin ilma-alusryhmään kuuluva ilma-alus on rakenteilla, eli myös pyöriväsiipisiin ilma-aluksiin. Harrasterakenteisia kuumailma- tai kaasupalloja Suomessa ei ole, mutta tarvittaessa niihinkin tulisivat sovellettavaksi määräyksen AIR M5-2 yleiset vaatimukset. Lisäksi rakentaja voisi esittää tarkoitukseen soveltuvan standardin, jonka mukaisesti ilmaa kevyempi ilma-alus rakennetaan.

Kohdasta on poistettu maininta siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi harkintansa mukaan asettaa tapauskohtaisia lisävaatimuksia, sillä tällainen kirjaus jättäisi viranomaiselle tarpeettoman avoimen harkintavallan ilman arviointiperusteita. Määräyksen vaatimuksista voidaan edelleen hakemuksesta myöntää poikkeuksia koh-

dan 11 mukaisesti, jos virasto katsoo, että poikkeukset ovat tarpeellisia ja että määräyksen tarkoitusta vastaava turvallisuustaso saavutetaan hakijan esittämillä keinoilla.

Kohdassa 1.2 tarkennetaan, että määräys koskee myös aiemmin tyyppihyväksytyn ilma-aluksen uudelleen rakentamista tai oleellista muuttamista niin, että lopputuloksena olevasta ilma-aluksesta vähintään 51 % on rakentanut harrasterakentaja tai voittoa tavoittelematon harrasteyhdistys omiin tarkoituksiinsa ja ilman kaupallisia tavoitteita. Tällainen ilma-alus hyväksytään harrasterakenteiseksi hakemuksen perusteella. EASA-sääntelyn alaisten ilma-alusten osalta harrasterakenteiseksi hyväksyminen edellyttää, että ilma-alukseen on tehty suuria muutostöitä (ks. määräys AIR M1-5, kohta 18). Tämä tarkoittaa, että ilma-alukseen on tehty oleellisia rakenteellisia muutoksia eikä yksinomaan uudelleen rakennettu. Suuren muutostyön suunnitelmalle puolestaan vaaditaan viranomaisen hyväksyntä. Jos kyseessä on jo ennestään EASA-asetuksen liitteen I mukainen ilma-alus (esim. historiallinen tai entinen sotilasilma-alus), harrasterakenteiseksi hyväksymiseen riittää että kone on uudelleen rakennettu ja täyttää harrasterakenteisen ilma-aluksen määritelmän.

*Kohta 2, Määritelmät:* Harrasterakenteisen ilma-aluksen määritelmä on päivitetty samaksi kuin nykyisen EASA-asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä I. Sähköisen voimalinjan määritelmä on puolestaan suomennettu EASAn dokumentista SC-22.2014-01, *Special Condition CS-22, Installation of electric propulsion units in powered sailplanes.*<sup>2</sup> Määritelmät ovat samat kuin määräyksessä AIR M5-1, Harrasterakenteisten sekä tutkimus-, kokeilu- tai tieteellisiin tarkoituksiin valmistettujen ilma-alusten lentokelpoisuusvaatimukset.

*Kohta 3, Yleistä:* Kohdasta on poistettu viittaus Suomen Ilmailuliitto ry:n (SIL) kanssa tehtyyn sopimukseen harrasterakenteisten ilma-alusten rakentamisen ja lentokelpoisuuden valvonnasta, joka ei enää ole voimassa. Vastaavasti SIL ei enää anna harrasterakentamisesta lisäohjeita. Samoin 'rajoitetun lentokelpoisuustodistuksen' käsite on poistettu, koska sitä ei nykyisessä ilmailulaissa enää käytetä, vaan sen tilalle on tullut väliaikaisesti tai pysyvästi myönnettävä lupa ilmailuun.

*Kumottavan määräyksen kohta 4, Rakennuslupa:* Kohta on poistettu kokonaan, koska nykyinen ilmailulainsäädäntö ei enää vaadi rakennuslupaa harrasterakenteisen ilma-aluksen rakentamiseen. Sen sijaan suunnittelun hyväksyntä vaaditaan ilmailulain 42 §:n mukaisesti.

*Kohta 4, Rakentaminen:* Koska rakentamislupaa ei enää vaadita, kohdassa 4.1 viitataan "luvan haltijan" sijasta "harrasterakentajaan". Tämä voi EASA-asetuksen liitteessä I olevan määritelmän mukaan olla joko yksityishenkilö tai voittoa tavoittelematon harrasteyhdistys. Kohdassa 4.3 on otettu huomioon sähkökäyttöiset ilma-alukset viittaamalla moottorin lisäksi sähköiseen voimalinjaan tai voimalaitteeseen. Käsite 'voimalaite' kattaa sekä moottorin että sähköisen voimalinjan, mutta sähkökäyttöisten ilma-alusten osalta siitä ei käy ilmi, onko termin tarkoitus kattaa myös akut ja tehonsäädin.

Kohtaan 4.3.3 on tarkennettu, että peruskorjausjaksonsa ylittänyt voimalaite on huollettava ja tarkastettava perusteellisesti ennen sen käyttöönottoa, mikäli aiempaa käyttöä ei ole selkeästi dokumentoitu. Tämän jälkeen voimalaitteen kuntoa on valvottava jatkoaikamenettelyllä siten kuin määräyksen AIR M1-5 kohdassa 7.4.4 määrätään. Jos taas voimalaite on irrotettu käytössä olleesta ilma-aluksesta ja sen aiemmasta käytöstä on olemassa selkeä tekninen kirjanpito, riittää pelkästään määräyksen AIR M1-5 mukainen jatkoaikatarkastus. Maininta siitä, kuka tarkastukset saa tehdä, on poistettu, koska tarkastusten suorittajista määrätään määräyksen AIR M1-5 kohdissa 9.4.2.8 - 9.4.2.9. Näiden kohtien mukaisesti peruskorjausjakson pidennystarkastuksen saa tehdä huolto-organisaatio tai huoltomekaanikko, tai kun kyseessä on yksinkertainen ilma-alus, jolle on myönnetty lupa ilmailuun, myös

<sup>2</sup> <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/SC%20Electric%20Sailplanes.pdf>

omistajahuoltaja. Harrasterakenteisen ilma-aluksen rakentaja saa tehdä moottorin peruskorjausjakson pidennystarkastuksen, jos ilma-aluksen rakennustyön valvoja on tämän hyväksynyt.

Viittaus kumottuun määräykseen AIR M8-4 on korvattu viittauksella määräykseen AIR M1-5, Ilmailuvälineiden huoltotoiminta-, lentokelpoisuuden hallinta- ja muutostyövaatimukset.

*Kohta 5, Rakentamisen vastuusuhteet:* Koska lainsäädäntö ei enää vaadi rakennuslupaa harrasterakenteisen ilma-aluksen rakentamiseen, rakennuslupan ehtojen sijasta kohdassa 5.2 viitataan yleisesti hyvän rakennustavan noudattamiseen. Hyvällä rakennustavalla tarkoitetaan esimerkiksi pyrkimystä hyvään laatuun ja asianmukaisten materiaalien käyttöä. Edelleen rakennustyössä on noudatettava myös ilmailumääräyksiä, joista asiaan vaikuttavaa sääntelyä on tämän määräyksen lisäksi ainakin määräyksissä OPS M2-11, AIR M5-1, AIR M5-10 ja AIR M1-5.

Ilmailulaista poistettu rajoitetun lentokelpoisuustodistuksen käsite on korvattu pysyvällä luvalla ilmailuun, joka myönnetään sen jälkeen kun ilma-alukselle on tehty lentokelpoisuustarkastus määräyksen AIR M16-1 mukaisesti.

Kohdassa on myös tarkennettu rakennustyön valvojan roolia. Valvoja ei suoranaisesti vastaa koneen lentokelpoisuudesta, vaan vastuu kuuluu rakentajalle. Rakennustyön valvoja on pätevä asiantuntija, jonka tehtävänä on neuvoa ja tukea rakennusprojektissa. Aiemmin valvojan valinnasta tehtiin viranomaispäätös rakennuslupan yhteydessä, mutta nykyisin annetaan vain yleiset vaatimukset valvojan pätevydestä. Valvojan tehtävään katsotaan päteväksi huoltomekaanikko tai lentokoneinsinööri, joilta kummaltakin edellytetään kokemusta kyseisen kokoluokan ilma-aluksista, taikka henkilö, joka on itse rakentanut vastaavanlaisen ilma-aluksen loppuun asti.

*Kohta 6, Rakennuskertomus:* Kohdassa määritellään aiempaa tarkemmin, mitkä asiat rakennuskertomuksessa on kuvattava. Oleellista on eritellä, minkä suunnittelutietojen perusteella kone on rakennettu. Tämä selviää esimerkiksi kokoonpanokäsikirjan tai piirustusten sisällysluettelosta; piirustuksia ja käsikirjoja ei kuitenkaan tarvitse toimittaa viranomaiselle kokonaisuudessaan. Jos uudelleenrakennettavan vanhan ilma-aluksen piirustuksia ei ole saatavilla, niiden sijasta riittää kunnostukseen käytettyjen työmenetelmien kuvaus. Tässä on syytä huomata, että suuren muutostyön suunnittelu ja toteutus on luvanvaraista (ks. määräys AIR M1-5, kohta 18).

Jos ilma-alus on rakennettu harrasteyhdistyksessä, koneen rakentajaksi merkitään kyseinen rekisteröity yhdistys. Tällöin on ilmoitettava rakentamiseen käytetty työtuntimäärä kutakin harrasterakentajaa kohti. Tämä on oleellista siksi, että rakentaja(t) voisi(vat) kokemusvaatimukset täyttäessään saada oikeuden huoltaa rakentamaansa ilma-alusta määräyksen PEL M3-4 perusteella.

Kohdassa 6.4 termit "katsastus" ja "katsastaja" on korvattu nykyisin käytettävillä termeillä "lentokelpoisuustarkastus" ja "lentokelpoisuustarkastaja".

*Kohta 7, Kansallisuus- ja rekisteritunnukset:* Termi "katsastaja" on korvattu nykyisin käytettävällä termillä "lentokelpoisuustarkastaja". Ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisteritunnuksia koskevan ilmailumääräyksen AIR M1-2 mukaan tunnusten on oltava niin suuret kuin käytännössä mahdollista. Tarkemmat ohjeet tunnusten muodosta ja sijoittelusta annetaan SIL:n toimintaohjeessa 1/2005<sup>3</sup>, jonka pohjalta voidaan myöhemmin julkaista Traficomien ilmailuohje.

*Kohta 8, Tarkastukset ja kokeet:* Kumottavan määräyksen kohdasta 8.2 on poistettu viittaus punnitusta koskeviin ilma-alusryhmäkohtaisiin vaatimuksiin. Nykyisin punnituksesta määrätään kaikkien ilma-alusryhmien osalta määräyksen AIR M1-5

<sup>3</sup> <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/1154-SILtunnusohje2005.pdf>

kohdassa 8.4. Punnituskelpuutuksia ei enää ole, vaan huoltomekaanikon ja harrastemekaanikon lupakirjoihin sisältyy punnitusoikeus. Lisäksi määräyksen AIR M1-5 kohdan 2.4.3 mukaan omistajahuoltaja saa tehdä ilma-aluksen punnitukset, jos hänellä on siihen vaadittava lisäkoulutus.

Kohdissa 8.2 ja 8.3 on otettu huomioon sähkökäyttöiset ilma-alukset lisäämällä moottorin lisäksi viittaukset sähköiseen voimalinjaan. Kohtaan 8.2 on myös tarkennettu, että koekäyttövaatimus koskee vain niitä moottoreita, voimalinjoja ja potkureita, joita ei alun perin ole kaupallisesti valmistettu ilmailukäyttöön, ja vastaavasti kohdan 8.3.1 mukainen 25 lentotunnin koelentovaatimus koskee vain muita kuin kaupallisesti valmistettuja voimalaite-potkuriyhdistelmiä. Kohdassa 8.3.1 on erotettu toisistaan väliaikainen lupa ilmailuun ja toisaalta pysyvä lupa ilmailuun, joka korvaa aiemmin käytetyn 'rajoitetun lentokelpoisuustodistuksen' käsitteen. Rakennusprojektin valmistuessa ilma-alukselle myönnetään aluksi väliaikainen lupa ilmailuun, jolla lennetään koelentovaihe. Pysyvä lupa ilmailuun myönnetään, kun ilma-aluksella on lennetty koelento-ohjelma ja sen on todettu täyttävän lentoturvallisuuden vaatimukset suunniteltu käyttötarkoitus huomioon ottaen. Lisäksi kohtaan 8.3.1 on selvennetty, että koelento-ohjelman mukaisten tuntivaatimusten täyttyminen edellyttää sitä, että moottori tai voimalinja on toiminut koelentoilla 25 tai 45 tunnin ajan yhtäjaksoisesti ilman merkittäviä häiriöitä, aina viimeksi tehdyn muutoksen jälkeen.

Kohdasta 8.3.2 on poistettu viittaus SIL ry:n laatimaan koelento-ohjelmaan, koska SIL:n kanssa tehty sopimus harrasteilmailun valvonnasta on sittemmin päättynyt. Koelento-ohjelmalle ei myöskään vaadita enää viranomaisen hyväksyntää, mutta se on esitettävä Liikenne- ja viestintävirastolle. Viranomainen ei siis varsinaisesti hyväksy koelento-ohjelmaa yksityiskohtaisesti ja kaikilta osin, mutta toteaa sen yleisesti tarkasteltuna asianmukaiseksi tai edellyttää tehtäväksi muutoksia. Koelento-ohjelman on oltava ilma-aluskohtainen. Määräyskohtaan on myös lisätty yleinen luonnehdinta siitä, mitä asioita koelento-ohjelmassa on vähintään testattava.

Kohdassa 8.3.4 on tarkennettu, että koelentojen perusteella ilma-aluksen on oltava hallittavissa koko käytettäväksi suunnitellulla nopeusalueella. Tällä tarkoitetaan sitä, että ilma-aluksella on koelentoilla lennettävä siihen nopeuteen asti (ylä- ja alarajat), jotka on tarkoitettu ilmoittaa sen maksimi- ja miniminopeuksiksi. Jos koko tätä nopeusaluetta ei testata, ilmoitettua aluetta on vastaavasti pienennettävä myös lento-ohjekirjassa.

Kohdassa 8.3.5 käytetyt termit "katsastaja" ja "rajoitettu lentokelpoisuustodistus" on muutettu nykyisen lainsäädännön mukaisiksi termeiksi "lentokelpoisuustarkastaja" ja "lupa ilmailuun". Kohdasta on poistettu maininta valvojan hyväksynnästä koneen rakenteelle ja mahdollisille muutostöille. Kuten määräyskohdasta 5.2 ilmenee, rakennustyön valvoja ei anna hyväksyntöjä eikä vastaa koneen lentokelpoisuudesta, vaan toimii rakennushankkeessa neuvonantajan roolissa. Muutostöiden hyväksynnästä määrätään nykyisin määräyksen AIR M1-5 kohdassa 18.

*Kohta 9, Lentokelpoisuustarkastus ja lupa ilmailuun:* Termit "katsastaja" ja "rajoitettu lentokelpoisuustodistus" on muutettu nykyisen lainsäädännön mukaisiksi termeiksi "lentokelpoisuustarkastaja" ja "lupa ilmailuun" sekä poistettu vanhentunut maininta rakennusluvasta. Kohtaan 9.1 on myös lisätty viittaus määräykseen AIR M16-1, Kansallisten ilma-alusten lentokelpoisuusvalvonta.

*Kohta 10, Tarvittavat selvitykset ja asiakirjat:* Luettelo harrasterakenteiselle ilma-alukselle ensimmäistä lentokelpoisuustarkastusta varten vaadittavista asiakirjoista ja selvityksistä siirretään määräykseen AIR M16-1, joka koskee nimenomaan lentokelpoisuusvalvontaa ja on myös parhaillaan päivitettävänä. Selvyyden vuoksi lisätään kohtaan 10 viittaus ko. määräykseen.

*Kohta 12, Siirtymämääräys:* Kohdassa todetaan, että jos ilma-alus on merkitty rekisteriin ennen muutetun määräyksen AIR M5-2 voimaantuloa, rakennushankkeeseen

seen sovelletaan aikaisemman määräyksen mukaisia vaatimuksia. Ilmailulain 19 §:n mukaisesti liikenneasioiden rekisteriin voidaan merkitä väliaikaisesti myös rakenteilla oleva ilma-alue, jonka rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että ilma-alue on tunnistettavissa. Ilma-alueen koelennot voidaan lentää väliaikaisessa rekisterissä, jolloin rekisteröinti on voimassa kolmen vuoden ajan.

### **Määräyksen aikataulu**

Uudistettu määräys on tarkoitus antaa keväällä 2022.

### **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)*