

OPS M1-1: Suomessa sovellettavat lentosäännöt

Määräysmuutoksen tausta ja säädösperusta

Määräyksessä OPS M1-1 määrätään niistä asioista, joissa Euroopan unionin yhteisistä lentosäännöistä annettu ns. SERA-asetus (EU) N:o 923/2012¹ jättää harkintavaltaa kansallisille toimivaltaisille viranomaisille (Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto). Tällaiset asiat on asetuksessa ilmaistu esimerkiksi siten, että vaatimukset on täytettävä "toimivaltaisen viranomaisen määrittämällä tavalla" tai "ellei toimivaltaisen viranomaisen ole toisin määrännyt". Lisäksi kansallisessa määräyksessä määrätään sotilasilmailua koskevat poikkeukset lentosäännöistä.

Edellisen määräyspäivityksen jälkeen on 1. toukokuuta 2025 tullut sovellettavaksi SERA-asetuksen muutosasetus (EU) 2024/404, jossa asetukseen lisättiin uusi kohta SERA.14083 radioviestintäyhteyden katketessa käytettävistä menetelmistä. Nämä menetelmät korvaavat määräyksen OPS M1-1 kohdassa 2.22 kuvatut siviili-ilmailussa noudatettavat radiohäiriömenetelmät, joten kyseinen kohta poistetaan määräyksestä. Lisäksi muutosasetuksessa (EU) 2024/404 on muutettu eräitä muita SERA-asetuksen kohtia, joissa kansalliselle toimivaltaiselle viranomaiselle jätetään liikkumavaraa eli annetaan mahdollisuus sallia tai määrätä toisin. Muutetussa määräyksessä otetaan kantaa kaikkiin tällaisiin kohtiin siltä osin kuin ne ovat muuttuneet.

Toukokuun 1. päivänä 2025 on tullut sovellettavaksi myös toinen SERA-asetuksen muutosasetus, (EU) 2024/1111, joka koskee pystysuoraan lentoonläähtöön ja laskuun kykenevien miehitettyjen ilma-alusten käyttöä. Tästä asetuksesta on seurannut vähäinen muutos kansallisen määräyksen OPS M1-1 kohtaan 2.24 (ent. 2.25).

Sotilasilmailun poikkeusten osalta esitetään lausuntokierroksella harkittavaksi, muutetaanko myös sotilasilmailun radiohäiriömenetelmät (määräyksen kohta 3.18) vastaamaan SERA-asetuksen kohdassa SERA.14083 esitettyjä, vai säilytetäänkö ne entisellään. Sotilasilmailun osalta SERAn mukaisten menetelmien noudattaminen ei ole pakollista, vaan siitä voidaan päättää kansallisesti. Lisäksi Ilmavoimista on ehdotettu kohtaan 3.18 muutosta, jonka mukaan sotilasilmailussa olisi mahdollista luopua transponderin käytöstä valvomattomassa ilmatilassa.

Muutetun määräyksen säädösperustana on ilmailulain (864/2014) 5 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetun standardin edellyttämät lentosääntöjä koskevat tarkemmat määräykset siitä, miten Euroopan unionissa annettuja lentosääntöjä sovelletaan Suomessa. Toiseksi säädösperustaan kuuluu ilmailulain 57 §, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa turvallisuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä mm. lennon suunnittelusta ja valmistelusta sekä lennon suorittamisesta ja toiminnasta lennon aikana.

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. Ilmailulain 178 §:n nojalla on rangaistavaa ilma-aluksen päällikölle lain 57 §:ssä asetettujen, lennon valmistelua ja suorittamista koskevien velvollisuuksien rikkominen. Ilmailu-

¹ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1–66)

lain 57 §:n mukaan ilma-aluksen päällikön on huolehdittava mm. siitä, että lento suoritetaan turvallisesti sekä säännösten ja määräysten mukaisesti.

Lisäksi lentosääntöjen vastaisesta toiminnasta voi koitua hallinnollisia seuraamuksia. Lentomiestön henkilölupiin sekä ilmoituksen- tai luvanvaraista lentotoimintaa harjoittaviin organisaatioihin sovellettavista hallinnollisista seuraamuksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 31 luvussa. Niihin kuuluvat huomautus ja varoitus (245 §) sekä viime kädessä luvan peruuttaminen taikka toiminnan rajoittaminen tai kieltäminen (242 ja 249 §).

Määräysmuutoksen valmistelu

Määräysmuutos käynnistettiin 11.11.2025 julkaistulla määräyshankepäätöksellä. Se on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräysluonnoksesta järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi noin viisi viikkoa kestävä lausuntokierros.

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräysmuutoksen vaikutuksista

Muuttuneen EU-sääntelyn kanssa päällekkäisten ja osin ristiriitaisten kansallisten vaatimusten poistaminen selkeyttää sääntelyä siviili-ilmailun radiohäiriömenetelmien osalta ja on omiaan parantamaan turvallisuutta.

Muilta osin muutokset ovat siviili-ilmailun osalta lähinnä säädösteknisiä korjauksia, joilla kansalliset vaatimukset saatetaan linjaan uusien EU-vaatimusten kanssa. Näin ollen määräysmuutoksella sinänsä ei odoteta olevan sääntelyn selkeytymisen lisäksi muuta vaikutusta asiakkaiden tai viranomaisen toimintaan, vaan vaikutukset seuraavat suoraan SERA-asetuksesta.

Ilmavoimien ehdotus transponderin käytöstä luopumisesta valvomattomassa ilmatilassa voisi parantaa lentoturvallisuutta sotilasilmailun kannalta, koska sotilasilmailussa käytetään sotilasilmailulle varatun ilmatilan lisäksi myös alueen alapuolista ilmatilaa. Tällöin syöksyssä olevan sotilasilma-aluksen ohjaajan tulisi varatun ilmatilan alarajakorkeuden läpäisyn jälkeen kiinnittää huomionsa transponderin päälle laittamiseen valvomattomassa ilmatilassa, vaikka tärkeämpää olisi kiinnittää kaikki keskittymiskyky ilma-aluksen ohjaamiseen sekä mahdollisen muun ilmailun tarkkailemiseen. Sotilasilmailun operatiivinen harjoittelu saattaa kuitenkin edellyttää myös lentoja valvomattomassa ilmatilassa niin, ettei toiminta paljastuisi. Tämä puoltaisi sitä, että sotilasilmailussa voitaisiin luopua transponderin käytöstä muuallakin valvomattomassa ilmatilassa. Valvomattomassa ilmatilassa ei edellytetä transponderin käyttöä muultakaan ilmailulta (pois lukien transponderivyyöhykkeet), joten sikäli transponderin käytöstä luopumisen mahdollisuus valvomattomassa ilmatilassa myös sotilasilmailun osalta yhdenmukaistaisi käytäntöjä eri ilmailun lajien välillä.

Määräyksellä ei arvioida olevan vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen tai tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 2, Yhteisiä lentosääntöjä täydentävät Liikenne- ja viestintäviraston määräykset

Kohta 2.14, Erityis-VFR-lennot lähialueella (SERA.5010): Kohtaan on lisätty alakohdientien SERA.5010 b) ja c) osalta maininta siitä, että HEMS-lennoille sallitaan EU:n lentotoiminta-asetuksessa VFR-lennot päiväolosuhteissa alemmalla pilvikorkeudella kuin SERA-asetuksessa; SERAssa vaadittava pilvikorkeus on 600 ft ja lentotoiminta-asetuksessa 300 ft. Tarkempi viittaus lentotoiminta-asetuksen AMC-materiaalissa on kohta AMC1 SPA.HERMS.120(a) *HERMS operating minima*, taulukko 1. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää helikopterilen-

noille poikkeuksia näistä minimeistä SERA.5010 kohdan mukaisissa erityistapauksissa, joilla tarkoitetaan mm. poliisilentoja, lääkintälentoja, etsintä- ja pelastustoimintaa ja palontorjuntalentoja. Poikkeukset saattavat olla tarpeen esimerkiksi myrskytuhojen raivauslennoilla.

Kohta 2.19, Lennonjohtopalvelun toiminta (SERA.8005): Kohta on yhtenäistetty ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen tarjontaa koskevan määräyksen ANS M1-1 kohdan 2.2.1.8 kanssa. Käsiteltävissä EU-sääntelyn kohdissa, eli SERA-asetuksen kohta SERA.8005 b) 5) ja lennonvarmistuspalveluasetuksen (EU) 2017/373² kohta ATS.TR.210 b) 5), on sama teksti: b) Lennonjohtoyksiköiden antamien selvitysten avulla on porrastettava [...] (5) erityis-VFR-lennot keskenään, ellei toimivaltainen viranomais ole toisin määrännyt. Tästä syystä myös niitä täydentävien kansallisten määräysten tekstin on selkeyden vuoksi oltava samat. Sen vuoksi lisätään myös määräykseen OPS M1-1 maininta Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuspäätöksestä, jolla on sallittu erityis-VFR-lentojen porrastamisesta luopuminen, kun näkyvyys maassa on vähintään 3 kilometriä: 1) päivällä sotilasilma-alusten, Rajavartiolaitoksen ilma-alusten ja lääkintähelikoptereiden välillä; 2) yöllä sotilashelikoptereiden, Rajavartiolaitoksen helikoptereiden ja lääkintähelikoptereiden välillä.

Kohta 2.20, Lentosuunnitelman noudattaminen (SERA.8020): Alakohdassa 2.20.3 muutetaan viittaus SERAn alakohtaan vastaamaan kohdan SERA.8020 b) uutta numerointia. Vaatimuksen sisältö ei ole muuttunut, eli Suomessa ei edelleenkään ole määrätty poikkeusta ns. kahden minuutin säännöstä, jonka mukaan ohjaamomiehistön on ilmoitettava asiasta asianomaiselle ilmaliikennepalveluyksikölle mahdollisimman pian, jos aika-arvio seuraavaan soveltuvaan ilmoittautumispaikkaan, lentotiedotusalueen rajalle tai määrälentopaikkaan muuttuu yli kaksi minuuttia ilmaliikennepalveluille aiemmin ilmoitetusta arviosta.

Kohta 2.22, Yhteydenpito (SERA.8035): Kansallisia radiohäiriömenetelmiä koskenut kohta on poistettu, koska SERA-asetukseen on muutosasetuksessa 2024/404 lisätty kohta SERA.14083 Radioviestintäyhteyden katketessa käytettävät menetelmät. Kohdassa SERA.8035 b) säädettiin aiemmin, että jäsenvaltioiden on noudatettava Chicagon yleissopimuksen mukaisesti hyväksytyjä määräyksiä viestintäyhteyden katkeamisen varalta, ja että komissio toteuttaa tarvittavat toimenpiteet kyseisten määräysten saattamiseksi osaksi unionin lainsäädäntöä niin, että viestintäyhteyden katkeamista koskevat yhteiset eurooppalaiset menetelmät vahvistetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017. Nyt kohdassa SERA.8035 b) säädetään, että viestintäyhteyden katketessa on noudatettava SERA.14083 kohdassa määritettyjä menetelmiä. Kansallisessa määräyksessä OPS M1-1 määrätty menettelyt ovat osin ristiriidassa SERA-asetuksessa säädettyjen kanssa. Jatkossa radiohäiriötilanteissa on noudatettava SERA-asetuksen kohdan SERA.14083 mukaisia menettelyjä.

SERAn mukainen menettely eroaa aiemmista, kansallisen määräyksen mukaisista menetelmistä ensinnäkin siten, että SERA edellyttää ennen radiohäiriömenettelyn soveltamista laajoja yrityksiä palauttaa yhteys eri taajuuksilla ja viestintävälineillä sekä yhteydenottoa ATS-yksiköihin ja muihin ilma-aluksiin. Kansallinen menetelmä ei sisältänyt vastaavaa vaihetta, vaan siirtyi suoraan radiohäiriömenettelyyn yhteyden katkeamisen toteutuksen jälkeen. Lisäksi SERA sisältää tarkat ohjeet ATS-yksiköille, kuten ilmoitusten välittämisen muille yksiköille ja operaattorille sekä blind transmission -ohjeet, kun taas kansallinen menetelmä ei käsitellyt lennonjohtoyksiköiden toimintaa.

² Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/373, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2017, ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta (EUVL L 62, 8.3.2017, s. 1–126)

Transponderin käytössä molemmat määräävät koodin 7600, mutta SERA edellyttää myös ADS-B:n käyttöä ja koodia 7601, jos IFR-lento jatkaa VMC-olosuhteissa. Kansallinen menetelmä mainitsi vain Mode A:n ja C:n käytön.

IFR-lennolla aika ennen siirtymistä lentosuunnitelman mukaiseen reittiin eroaa merkittävästi: SERA määrää säilyttämään viimeksi määrätyn nopeuden ja korkeuden 20 minuutin ajan, kun taas kansallinen menetelmä edellytti vain 7 minuutin jaksoa. Kansallinen menetelmä määritteli tarkasti, milloin tämä aika alkaa, kun taas SERA käyttää yksinkertaisempaa lähtökohtaa. Lisäksi SERA antaa yksityiskohtaiset ohjeet vektoroinnista ja RNAV-rinnakkaislentosuunnasta, kun taas kansallinen menetelmä tyytyi yleisempään ohjeeseen.

Laskeutumisen ajoituksessa molemmat perustuvat viimeksi saatuun ja kuitattuun odotettuun lähestymisaikaan (EAT) tai arvioituun saapumisaikaan (ETA), mutta SERA sisältää tarkemmat vaiheet, kuten holdingin, laskeutumisen aloituksen ja mittarilähestymisen suorittamisen. Molemmat edellyttävät laskeutumista 30 minuutin sisällä EAT:sta tai ETA:sta, mutta SERA:n ohjeistus on yksityiskohtaisempi. SERA sisältää ohjeen myös SID/STAR-menettelyjen noudattamisen, jos ne on julkaistu.

Kohdan 2.22 poistamisen johdosta sen jäljessä olevien kohtien numerointi on muuttunut.

Kohta 2.24, Laiton puuttuminen ilma-aluksen kulkuun (SERA.11005): Kohtaan on lisätty lentopaikan lisäksi viittaus toimintapaikkaan, jolle ilma-aluksen päällikön olisi pyrittävä laskeutumaan, kun ilma-aluksen kulkuun on puututtu laittomasti. Muutos perustuu siihen, että vastaavasti kohdan SERA.11005 ab) alakohtaan on lisätty maininta siitä, että ilma-aluksen päällikön on laittoman lentoon puuttumisen tilanteessa pyrittävä laskeutumaan niin pian kuin mahdollista lähimmälle sopivalle lentopaikalle *tai toimintapaikalle* taikka toimivaltaisen viranomaisen tähän tarkoitukseen osoittamalle lentopaikalle *tai toimintapaikalle*, elleivät ilma-aluksessa vallitsevat olosuhteet muuta edellytä. SERA-asetuksen 2 artiklan 99 kohdassa olevan määritelmän mukaan "toimintapaikalla" tarkoitetaan paikkaa, jonka lentotoiminnan harjoittaja tai ilma-aluksen päällikkö on valinnut laskua, lentoonlähtöä ja/tai vinssaus-ta varten. Toimintapaikan käsite liittyy yleensä helikopterilentoihin.

Kohta 2.32, Ilma-aluksen ja maa-aseman välisen puheviestinnän kanavansiirtoa koskevat radiopuhelinliikenteen menetelmät (SERA.14065): Kumottavan määräyksen alakohta 2.33.2 on poistettu. Sen mukaan kohtien SERA.14065 a) 2) ja c) 2) osalta määrättiin, että ilma-aluksen oli käytettävä pyörreanaluoikatunnuksena sanaa "SUPER", jos sen suurin sallittu lentoonlähtömassa (MTOM) on vähintään 560 000 kg, tai sanaa "HEAVY", jos sen MTOM on enemmän kuin 136 000 kg, mutta vähemmän kuin 560 000 kg. Tämä vaatimus perustui siihen, että viitatuissa SERA-asetuksen kohdissa säädettiin aiemmin, että ensimmäisen kutsun ilmaliikennepalveluysikölle ilma-aluksen ja maa-aseman välisen puheviestintäkanavan vaihtamisen jälkeen on sisällettävä [...] kutsumerkki ja raskaan pyörreanaluoikan ilma-alusten osalta sana "Heavy" tai "Super", jos toimivaltainen viranomainen on luokitellut ilma-aluksen sellaiseksi. Muutosasetuksessa (EU) 2024/404 tämä kohta on muutettu muotoon "kutsumerkki, jota seuraa *tarvittaessa* välittömästi ilma-aluksen pyörreanaluoikan mukaan sana "Heavy" tai "Super"", joten asiaan ei liity enää toimivaltaisen viranomaisen määräämää luokitusta.

Kohta 2.36, Ilmoitus epäillyistä tartuntataudeista tai muista kansanterveydellisistä riskeistä ilma-aluksessa (SERA.14100): SERA-asetukseen on muutosasetuksella (EU) 2024/404 lisätty kohta, jonka b) alakohdan mukaan "saatuaan lentäjältä tiedon ilma-aluksessa olevasta tartuntatauti-epäilystä tai muusta kansanterveydellisestä riskistä ilmaliikennepalveluysikön on välitettävä viesti mahdollisimman pian määrä-/lähtöpaikkaa palvelevalle ilmaliikennepalveluysikölle, *jollei ole olemassa menettelyjä ilmoituksen tekemiseksi valtion nimeämälle asianomaiselle viranomaiselle ja ilma-aluksen käyttäjälle tai sen nimeämälle edustajalle*. Suomessa ei ole määritetty edellä sanotusta poikkeavia ilmoitusmenettelyjä. Katsotaan kuitenkin

asianmukaiseksi, että tartuntatautiepäilystä tai muusta kansanterveysriskistä tiedon saanut ilmaliikennepalveluyksikkö välittäisi viestin mahdollisimman pian sekä määrä- että lähtöpaikkaa palvelevalle ilmaliikenneyksikölle. Tieto on tarpeen molemmilla lentopaikoilla, jotta voidaan ryhtyä toimenpiteisiin taudin alkuperän selvittämiseksi ja leviämisen estämiseksi.

Samalla muutosasetuksella on lisätty myös kohta SERA.14100 c), jonka mukaan "kun määrä-/lähtöpaikkaa palveleva ilmaliikennepalveluyksikkö saa toisesta ilmaliikennepalveluyksiköstä taikka ilma-aluksesta tai ilma-aluksen käyttäjältä ilmoituksen ilma-aluksessa olevasta tartuntatautiepäilystä tai muusta kansanterveydellisestä riskistä, kyseisen yksikön on välitettävä viesti mahdollisimman pian kansanterveysviranomaiselle *tai valtion nimeämälle asianomaiselle viranomaiselle* sekä ilma-aluksen käyttäjälle tai sen nimetylle edustajalle ja lentopaikan pitäjälle". Suomessa kansanterveysviranomainen on Terveystieteiden tutkimuskeskus, eikä valtio ole nimennyt tähän tarkoitukseen muuta asianomaista viranomaista.

Kohta 3, Sotilasilmailun poikkeukset lentosäännöistä

Kohta 3.18, Yhteydenpito (SERA.8035): Lausuntokierrosta varten ehdotetaan kahta eri vaihtoehtoa sen mukaan, halutaanko sotilasilmailussa jatkaa vanhojen kansallisten radiohäiriömenetelmien käyttöä (vaihtoehto a) vai siirtyä kohdan SERA.14083 mukaisten menetelmien käyttöön samoin kuin siviili-ilmailussa (vaihtoehto b). Menetelmien keskeiset erot kuvataan edellä kohdan 2.22 perusteluissa. Sotilasilmailun osalta on myös tarvittaessa mahdollista muuttaa radiohäiriömenetelmiä joltain osin uusien EU-menettelyjen mukaisiksi ja joltain osin pitäytyä vanhoissa menetelmissä, sen mukaan kuin katsotaan tarkoituksenmukaiseksi.

Kohta 3.19, SSR-transponderin käyttö (SERA.13001): Sotilasilmailun viranomaisyksikkö ehdottaa, että sotilasilmailussa voitaisiin luopua transponderin käytöstä paitsi sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa ja operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa (QRA), myös aina valvomattomassa ilmatilassa. Ehdotuksen perusteena on, että sotilasilmailussa käytetään sotilasilmailulle varatun ilmatilan lisäksi myös alueen alapuolista ilmatilaa. Huolena on ensinnäkin lentoturvallisuuden säilyminen liikehtiville sotilasilma-aluksille tilanteessa, jossa syöksyssä olevan sotilasilma-aluksen ohjaajan tulisi 3 000 jalan korkeuden läpäisyn jälkeen kiinnittää huomionsa transponderin päälle laittamiseen valvomattomassa ilmatilassa. Tällöin olisi tärkeämpää kiinnittää kaikki keskittymiskyky ilma-aluksen ohjaamiseen sekä mahdollisen muun ilmailun tarkkailemiseen. Näin ollen sotilasilmailun turvallisuuden näkökulmasta olisi perusteltavissa ainakin, että sotilasilmailussa voitaisiin luopua transponderin käytöstä sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa ja sen alapuolisessa valvomattomassa ilmatilassa sekä operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa (QRA).

Operatiivisesta näkökulmasta ajatellen sotilasilmailun operatiivinen harjoittelu saattaa kuitenkin edellyttää lentoja, jotka vaativat lentämistä valvomattomassa ilmatilassa ilman transponderia, jotta toiminta pysyisi salassa. Kyseessä saattaa olla esimerkiksi matalalla tapahtuva VFR-lento. Tämä puoltaisi sitä, että sotilasilmailussa voitaisiin luopua transponderin käytöstä sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa, valvomattomassa ilmatilassa sekä operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa.

Traficom esittää virkkeeseen lisättäväksi maininnan siitä, että mahdollisuus luopua transponderin käytöstä ei kuitenkaan koskisi yleisen ilmaliikenteen säännöin suoritettavia lentoja määräyksen OPS M1-31 mukaisilla transponderivyöhykkeillä, joilla transponderin käyttö on pakollista. Yleisellä ilmaliikenteellä tarkoitetaan siviili-ilma-alusten ja valtion ilma-alusten (kuten sotilas-, tulli- ja poliisikäytössä olevien ilma-alusten) toimintaa, joka toteutetaan ICAO:n lentomenetelmien mukaisesti. Tällaisia on sotilasilmailussa esimerkiksi osa kuljetuslennoista.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys on tarkoitus antaa alkuvuodesta 2026.

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.

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)