

OPS M1-29: UAS-ilmatilavyöhykkeet

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947¹ antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden mm. miehittämättömän ilmailun kielto- ja rajoitusalueiden ja toisaalta sen vaipaammin sallivien ilmatilavyöhykkeiden perustamiseen (ns. UAS-ilmatilavyöhykkeet). Asetus on tullut sovellettavaksi 31.12.2020 alkaen.

Suomessa mahdollisuus UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamiseen on otettu käyttöön 1.1.2021 voimaan tulleella ilmailulain muutoksella 534/2020, jossa lakiin lisättiin UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevat uudet 11 a ja 11 b §. Lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeitä joko määräyksellä enintään kolmen vuoden määräajaksi tai hakemuksesta päätöksellä enintään vuoden määräajaksi. Kieltävä tai rajoittava UAS-ilmatilavyöhyke voidaan perustaa mm. valtion johtamisen, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, poliisitoiminnan, oikeudenhoidon, teollisuuden, liikenteen tai ympäristönsuojelun kannalta tärkeiden kohteiden suojaamiseksi. Salliva UAS-ilmatilavyöhyke, jolla voidaan poiketa tietyistä miehittämättömän ilmailun ns. avointa toimintakategoriaa koskevista vaatimuksista, voidaan perustaa kaupallista tai harraste- tai tutkimus- ja kokeilutoimintaa varten. Avoimen toimintakategorian vaatimukset määritellään EU-asetuksessa 2019/947.

Ensimmäinen määräys, jolla kieltäviä, rajoittavia ja sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä perustettiin enintään kolmen vuoden ajaksi, annettiin 23.6.2021 ja tuli voimaan 23.7.2021. Tämän jälkeen syksyllä Traficom käynnisti hakukierroksen, jolla oli mahdollisuus esittää uusia tai muutettavia määräyksellä perustettavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä. Jatkossa UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevan määräyksen muutokset on tarkoitus ajoittaa voimaan tuleviksi huhtikuun AIRAC-voimaantulo-päivänä, samoin kuin muut ilmatilamuutokset (mm. määräyksellä perustettavat vaara-alueet, transponderi- ja radiovyöhykkeet sekä valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista). Lisäksi Traficom voi milloin tahansa hakemuksesta perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeitä maksullisella päätöksellä enintään yhden vuoden ajaksi.

Nyt valmisteltavan määräysmuutoksen tarkoituksena on päivittää pitkäaikaiset, määräyksellä perustettavat UAS-ilmatilavyöhykkeet uusien tarpeiden mukaisesti. Tällä muutuskierroksella on esitetty perustettavaksi yksi uusi kieltävä UAS-ilmatilavyöhyke, noin 30 rajoittavaa vyöhykettä Rajavartiolaitoksen tarpeisiin ja kaksi muuta sekä yksi sijainniltaan muutettava rajoittava vyöhyke. Sallivina vyöhykkeinä on esitetty kahta uutta ja kahta muutettavaa vyöhykettä lennokkiharrastuksen tarpeisiin sekä 10 uutta vyöhykettä lähinnä tutkimus- ja kokeilutoimintaan.

Määräyksen säädösperustana ovat ilmailulain (864/2014) 11 a ja 11 b §, joiden mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi välttämättömästä syystä perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeen määräyksellä enintään kolmen vuoden määräajaksi tai hakemuksesta päätöksellä enintään vuoden määräajaksi.

Määräyksen OPS M1-29 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. Ilmailulain 178 §:n 3 kohdan

¹ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947, annettu 24 päivänä toukokuuta 2019, säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä (EUVL L 152, 11.6.2019, s. 45–71)

mukaan se, joka rikkoo 11 a §:ssä tarkoitettua UAS-ilmatilavyöhykettä koskevaa kieltoa tai rajoitusta taikka 11 b §:ssä tarkoitettua UAS-ilmatilavyöhykkeelle asetettua käyttöehtoa, on tuomittava ilmailurikkomuksesta sakkoon, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Määräyksen vastainen kieltävälle tai rajoittavalle UAS-ilmatilavyöhykkeelle lentäminen tai sallivan vyöhykkeen ehtojen rikkominen voi olla rangaistavaa vastaavasti myös ilma-aluksen päällikölle säädettyjen velvollisuuksien laiminlyöntinä ilmailulain 178 §:n 10 kohdan perusteella. Lisäksi rangaistusluonteinen säännös on ilmailulain 11 b §:n 5 momentin 2 kohdassa, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa sallivaa UAS-ilmatilavyöhykettä koskevan määräyksen tai päätöksen, jos miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjä rikkoo toistuvasti ilmailulain säännöksiä taikka määräyksen tai päätöksen ehtoja.

Miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän käyttäjän toimintalupa, kauko-ohjaajan kelpoisuustodistukseen sekä ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamiseen kohdistuvista hallinnollisista seuraamuksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 31 luvussa.

Määräyksen valmistelu

Elokuussa 2021 Liikenne- ja viestintävirasto pyysi verkkouutisella ja sidosryhmien sähköpostijakelulla esityksiä uusista tai muutettavista UAS-ilmatilavyöhykkeistä, jotka perustettaisiin keväällä 2022. Haku aika päättyi 30.9. Tällä määräysmuutoksella uutta kieltävää UAS-ilmatilavyöhykettä esitti perustettavaksi Yhdysvaltain Suomen suurlähetystö. Uusia tai muutettavia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä esittivät Rajavartiolaitos, Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden keskeinen sairaanhoitopiiri sekä eduskunta. Uusia tai muutettavia sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä puolestaan esittivät Ilmatieteen laitos, Suomen Ilmailuliitto ry (SIL) ja Insta ILS Oy.

Määräyshanke käynnistettiin 12.10.2021 julkaistulla määräyshankepäätöksellä. Määräysluonnos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä sidosryhmiltä saatujen esitysten perusteella. Määräyksellä perustettavaksi esitettyjen UAS-ilmatilavyöhykkeiden koordinaatit, karttakuvat sekä niillä lentämiseen liittyvät mahdolliset ehdot esitetään määräyksen liitteissä 1, 2 ja 3. Itse määräystekstiin ei esitetä muutoksia. Sidosryhmiltä pyydetään kommentteja liitteiden muutoksiin noin viiden viikon pituisella lausuntokierroksella.

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräys edistää turvallisuutta kieltämällä tai rajoittamalla miehittämättömien ilma-alusten käyttöä sellaisilla alueilla, joilla siitä voisi aiheutua haittaa esimerkiksi liikenneturvallisuudelle taikka valtion johtamiseen, maanpuolustukseen ja rajaturvallisuuteen liittyville intresseille. Sairaaloiden lähistölle perustettavilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä suojataan myös yksityisyyttä, ja suurlähetystöjen vyöhykkeet turvaavat kansainvälisten suhteiden hoitoa. Toisaalta sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet laajentavat mahdollisuuksia miehittämättömän ilmailun harrastustoimintaan sekä tutkimukseen ja kokeiluihin.

Sallivien ilmatilavyöhykkeiden perustaminen pohjautuu viranomaisen tekemään riskiarvioon, mikä osaltaan varmistaa turvallisuutta. Turvallisuutta lisää myös vakiintuneiden lennokkiharrastepaikkojen merkitseminen ilmailukarttoihin, jolloin muut ilmailijat osaavat huomioida lennonvalmistelussa alueella tapahtuvan miehittämättömän ilmailun harrastustoiminnan.

Miehittämätön ilmailu on lentopaikkoja suojaavilla rajoittavilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä sallittua ilmaliikennepalveluelimen aukioloaikoina ainoastaan ilmaliikennepalvelun tarjoajan luvalla. Ilmaliikennepalveluelimen aukioloaikojen ulkopuolella taas miehittämätön ilmailu näillä vyöhykkeillä edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston lupaa tai sen asettamia erityisehtoja. Näin ollen Fintraffic Lennonvarmistus Oy:lle sekä Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuu tehtäviä lupien antamisesta ja erityisehtojen asettamisesta tarpeen mukaan. Myös eräillä muilla rajoittavilla UAS-ilmatilavyöhykkeillä lennättäminen edellyttää suojattavan kohteen lupaa tai erityisehtoja (esim. poliisilaitokselta tai Rajavartiolaitokselta), mutta näille ei odoteta olevan jatkuvaa ja merkittävää tarvetta.

Koska määräyksellä perustettavat UAS-ilmatilavyöhykkeet sekä niihin liittyvät luvat ja erityisehdot eivät ole maksullisia, määräyksellä ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia. Sillä ei myöskään ole vaikutuksia esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Liite 1, Kieltävät UAS-ilmatilavyöhykkeet: Yhdysvaltain Suomen suurlähetystö on esittänyt määräyksellä perustettavaa kieltävää UAS-ilmatilavyöhykettä lähetystöalueen suojaksi. Vastaava vyöhyke on jo aiemmin perustettu Traficomien päätöksellä ajalle 1.9.2021 - 20.4.2022. Ilmailulain mukaisena perusteena on kansainvälisten suhteiden hoito. Kieltävillä vyöhykkeillä miehittämätön ilmailu on kokonaan kiellettyä, lukuun ottamatta ilmailulain 11 a §:ssä tarkoitettua suojattavan kohteen lukuun tapahtuvaa toimintaa ja valtion ilmailua. Aiemmin kieltäviä UAS-ilmatilavyöhykkeitä on määräyksellä perustettu vankiloiden suojaksi, eikä näihin vyöhykkeisiin ole esitetty muutoksia.

- *Liite 2, Rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet:* Uusia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä on tällä muutoskierroksella esittänyt ensinnäkin Rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksen rajoittavien vyöhykkeiden tavoitteena on rajaturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan ja lentoturvallisuuden kannalta tärkeiden kohteiden suojaaminen. Rajoittavat vyöhykkeet ulottuisivat maanpinnasta rajoittamattomaan korkeuteen asti. Näillä vyöhykkeillä lennättäminen voitaisiin tapauskohtaiseen harkintaan perustuen sallia Rajavartiolaitoksen asettamilla erityisehdoilla.

Toiseksi uutta rajoittavaa UAS-ilmatilavyöhykettä on esittänyt Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden keskuslaitos, tarkoituksenaan Etelä-Karjalan keskussairaalan ympäristön turvaaminen. Rajoittavalla vyöhykkeellä varmistettaisiin sekä turvallisuutta että potilaiden yksityisyydensuojaa. Sosiaali- ja terveydenhuollon kohteiden suojaaminen on yksi ilmailulain 11 a §:n mukaisista perusteista kieltävän tai rajoittavan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamiselle. Rajoittava vyöhyke ulottuisi maanpinnasta 150 metrin korkeuteen asti. UAS-toiminta alueella olisi sallittua ainoastaan sopimalla lennätyksistä Etelä-Karjalan keskussairaalan kanssa tai toimimalla julkaistujen paikallisten toimintaohjeiden ja -menettelyjen mukaisesti.

Keski-Suomen sairaanhoitopiiri on tuonut esiin tarpeen päivittää jo aiemmin perustetun, Keski-Suomen keskussairaala Novan helikopterikenttää (EFJV) suojaavan UAS-ilmatilavyöhykkeen sijaintia, koska helikopterikenttä on siirretty 250 metriä länteen vanhasta paikasta.

Kolmanneksi rajoittavaa UAS-ilmatilavyöhykettä on esittänyt eduskunta kiinteistöjen alueille valtion johtamisen kannalta tärkeiden kohteiden suojaamiseksi. Vyöhykkeellä lennättäminen voitaisiin tapauskohtaiseen harkintaan perustuen sallia eduskunnan turvallisuusasiamiehen asettamilla erityisehdoilla.

Edellä tarkoitetuille rajoittaville UAS-ilmatilavyöhykkeille asetetut rajoitukset eivät koske viranomaistoimintaa. Suojattavan kohteen tai alueen lukuun tapahtu-

va toiminta miehittämättömällä ilma-aluksella on myös sallittua ilmailulain 11 a §:n mukaisesti.

Uusien ja muuttuneiden vyöhykkeiden lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto esittää Kauhavan, Pyhtään ja Sodankylän valvomattomilla lentopaikoilla sijaitsevien rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden ehtoihin lisättäväksi virkkeen, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa asettaa UAS-toiminnalle lisäehtoja IFR-lentotoiminnan suojaamiseksi. Asia liittyy parhaillaan (23.11. asti) lausuntokierroksella olevaan määräysmuutokseen OPS M1-17, Radiovyöhykkeet, jossa mainituille lentopaikoille ehdotetaan perustettavaksi radio- eli RMZ-vyöhykkeet suunnitteilla olevan IFR-lentotoiminnan suojaamiseksi. Määräystä OPS M1-17 ei sen perustelumuiustiossa tarkemmin selostetuista syistä sovelleta miehittämättömään ilmailuun. Sen vuoksi vastaavan ilmailuradion käyttövaatimuksen olisi miehittämättömän ilmailun osalta tarkoituksenmukaista perustua UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevaan määräykseen, jossa EU-asetuksen 2019/947 15 artiklan mukaisesti voidaan asettaa erityisiä ehtoja tietynlaiselle tai kaikelle toiminnalle miehittämättömällä ilma-alusjärjestelmillä. Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi tässä tarkoitettuja lisäehtoja vain siinä tapauksessa, että kyseisille lentopaikoille lausuntokierroksen jälkeen päätetään perustaa RMZ-vyöhykkeet määräyksellä OPS M1-17 ja IFR-toimintamenetelmiä otetaan käyttöön.

Valvottujen lentopaikkojen osalta määräyksen liitteessä 2 jo nykyisellään määrätään, että ATS-elimien aukioloaikojen ulkopuolella UAS-toiminta alueella on sallittua Liikenne- ja viestintäviraston luvalla tai Liikenne- ja viestintäviraston asettamilla erityisehdoilla. Tällaisia erityisehtoja voisivat tapauksen mukaan olla esimerkiksi vaatimus radiokuuntelusta tai kaksipuolisesta radioyhteydestä, NOTAM-tiedotus UAS-toiminnasta, Aviamaps-ilmoitus taikka lennätysilmoitus ATS-yksikölle.

Valvomattomien lentopaikkojen rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet ulottuvat tällä hetkellä maanpinnasta rajoittamattomaan korkeuteen asti. Lausuntokierroksella Liikenne- ja viestintävirasto pyytää sidosryhmiltä näkemyksiä siitä, olisiko tätä ylärajaa syytä alentaa ja miten.

Lisäksi liitteen 2 alakohdan a) otsikko on muutettu muotoon "Lentopaikat - valvotut ja AFIS-lentopaikat", koska lentopaikan lentotiedotuspalvelua (*Aerodrome Flight Information Service, AFIS*) tarjoavat lentopaikat eivät tarkalleen ottaen ole valvottuja lentopaikkoja. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n määritelmän mukaan valvotulla lentopaikalla tarkoitetaan sellaista lentopaikkaa, jolla tarjotaan lennonjohtopalvelua.

- *Liite 3, Sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet:* Ilmatieteen laitos esittää viittä uutta sallivaa UAS-ilmatilavyöhykettä tieteelliseen tutkimus- ja kokeilutoimintaan (Hyytiälä, Jokioinen, Pallas, Sodankylä, Vehmasmäki). Ilmatieteen laitos hakee näiden vyöhykkeiden osalta vapautuksia avoimen kategorian laitevaatimuksista, painorajoituksesta, etäisyydestä ihmisiin, näköyhteysvaatimuksesta, lennätyskorkeuden rajoituksesta sekä vaarallisten aineiden kuljetuksen ja esineiden pudotuksen kiellosta. Sodankylän vyöhykettä lukuun ottamatta nämä samat sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet on tarkoitus perustaa ensi vaiheessa Liikenne- ja viestintäviraston päätöksellä ajalle 1.1. - 20.4.2022.

Suomen Ilmailuliitto ry esittää jäsenyhdistystensä puolesta harrastetoimintaa varten kahta uutta sallivaa UAS-ilmatilavyöhykettä Ähtäriin ja Kemiin sekä muutoksia kahden aiemmin perustetun sallivan vyöhykkeen tietoihin Turussa ja Kouvolassa. Lennokkikerhon harrastetoimintaa varten perustetulla sallivalla UAS-ilmatilavyöhykkeellä voivat toimia myös muut miehittämättömän ilma-aluksen käyttäjät kuin se, jota varten kyseinen vyöhyke on perustettu. Tällöin on kuitenkin noudatettava tavanomaisia avoimen toimintakategorian vaatimuksia niistä poikkeamatta.

Ähtärin kevytlentopaikalla on enimmäkseen ultrakevytlentotoimintaa ja siellä on perinteisesti lennätetty radio-ohjattuja lennokkeja. Lennätyksen maksimilentokorkeudeksi ehdotetaan 2000 ft AMSL. Alue sijaitsee Jyväskylän lentoaseman (EFJY) lennonjohtoalueen (CTA) tilapäisen erillisvarausalueen TSAM62 alla. Kemiin ehdotettu salliva vyöhyke sijaitsee Kemin lentoaseman (EFKE) lähialueella (CTR). Kentän korkeus on 50 ft AMSL, ja lennätyksen maksimikorkeudeksi haetaan 2000 FT AMSL.

Ummeljoen lennökkikentällä on tapahtunut toimijan muutos, ja jatkossa kentällä toimii Kouvolan Seudun ilmailuyhdistyksen sijasta FXJ Finland ry.

Lisäksi Turun Paattisten lennökkikentälle on haettu lupaa yli 25 kg painavien lennökkien toimintaan. Lupaa haetaan ensisijaisesti mallilennokitapahtumien järjestämiseen, mutta myös yksittäistapauksissa kerhon omien harrastajien toimintaan. SIL:n sallivien UAS-ilmatilavyöhykkeiden toimintaehtoja koskevan hakemusliitteen (alkuperäisen sallivien vyöhykkeiden hakemuksen liite 1) mukaan lennökkikentällä yleinen laitteen maksimilentoonlähtöpaino on 25 kg, mutta käytötarkoitukseen soveltuvilla kentillä voidaan sallia laitteet 100 kg:n painoon saakka. SIL:n alkuperäisessä hakemuksessa 25-100 kg laitteiden käytön salliviksi UAS-ilmatilavyöhykkeiksi mainittiin Kaatoksen, Hietanevan ja Kuivannon lennökkikentät. Näin ollen Paattisten lennökkikentän hyväksyminen yli 25 kg painavien lennökkien toimintaan edellyttäisi muutosta kyseisessä hakemusliitteessä esitettyihin toimintaehtoihin sekä kenttäsäätöihin, eikä vaadi määräysliitteen muuttamista.

Insta ILS Oy on esittänyt viittä uutta sallivaa UAS-ilmatilavyöhykettä, jotka sijoittuisivat Tampereen Sarankulmaan ja Teiskolle. Vyöhykkeiden käyttötarkoituksena on kaupallinen sekä harraste-, tutkimus- ja kokeilutoiminta. Vyöhykkeille haetaan vapautusta useista avoimen toimintakategorian vaatimuksista siten kuin liitteessä 3 esitetään. Ne on tarkoitettu koskemaan ainoastaan Instan lento-toimintaa, joka tapahtuu Instan antamien ohjeiden mukaisesti. Testaustoimintaa ei ole mahdollista suorittaa avoimen kategorian ehtojen mukaisesti, eikä sitä ole vaihtuvien ilma-alustyyppien ja testisisältöjen takia tarkoituksenmukaista harjoittaa erityisen kategorian mukaisilla toimintaluvilla.

Sarankulman vyöhykkeet sijaitisivat Insta ILS Oy:n pääkonttorin läheisyydessä. Lyhytkestoiset pienimuotoiset laitteistojen testit on Instan mukaan tarkoituksenmukaista toteuttaa mahdollisimman lähellä toimisto- ja tuotantotiloja. Instan salliviksi UAS-ilmatilavyöhykkeiksi Sarankulmassa esittämät alueet sijaitsevat Tampere-Pirkkalan lentoaseman (EFTP) lähialueen (CTR) alueen rajoja noudattavan rajoittavan UAS-ilmatilavyöhykkeen alapuolella, ja rajoittavan vyöhykkeen ehtoja noudatettaisiin kaikessa toiminnassa. Ehdotetut sallivat vyöhykkeet sijaitsevat tiheästi asutulla alueella, mutta ne on rajattu siten, että yli lennettävä alue koostuu pääsääntöisesti alueista, joilla ei ole ulkopuolisia ihmisiä tai näiden läsnäolo on hyvin vähäistä. Toinen vyöhykkeistä sijaitsee Instan alueen aitojen sisäpuolella. Toiminnassa noudatettaisiin liitteessä 3 esitettyjä rajauksia ja erityisehtoja.

Insta ILS Oy:n Teiskolle esittämät sallivat UAS-ilmatilavyöhykkeet perustettaisiin aiemmin Traficomien päätöksellä perustetun tilapäisen vaara-alueen EFD657 rajojen mukaisesti, ja toimintaa varten perustettaisiin jatkossakin tilapäiset vaara-alueet tarpeen mukaan. Tilapäisen vaara-alueen ollessa aktivoituna testaustoiminta sisältäisi myös toimintaa suoran näköyhteyden ulkopuolella (BVLOS) ja lentokorkeuksien käyttöä tilapäisen vaara-alueen asettamien rajojen mukaisesti. Jos tilapäinen vaara-alue ei ole aktiivisena, lentokorkeus rajoitettaisiin kategorian "avoin" sallimaan 120 m (AGL) ja toiminta suoritetaan suorassa näköyhteydessä (VLOS). Toiminnassa noudatettaisiin liitteessä 3 esitettyjä rajauksia ja erityisehtoja.

Määräyksen aikataulu

Määräys on tarkoitus antaa joulukuussa 2021 ja se tulisi voimaan AIRAC-päivänä 21.4.2022, jolle muutkin ilmatilamuutokset keskitetään. Se on voimassa määräaikaisesti enintään kolmen vuoden ajan. Jos vyöhykkeiden perustamiselle, muuttamiselle tai poistamiselle ilmenee tänä aikana tarvetta, määräystä voidaan muuttaa jo ennen voimassaoloajan päättymistä.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepääätöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille ja muille ilmatilamuutosten sidosryhmille. Lisäksi määräyksestä viestitään kohdennetusti RPAS-alan toimijoille. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)