

OPS M3-2: Ilma-aluksen ohjaamomiehistön lento- ja työaika-rajotukset - muu lentotoiminta kuin lentokoneilla harjoitettava kaupallinen ilmakuljetus

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Lentomiehistön lento- ja työaika-rajotuksista ja lepoaikavaatimuksista säädetään kaupallisen ilmakuljetustoiminnan osalta lähtökohtaisesti EU:n lentotoiminta-asetuksen 965/2012¹ liitteessä III (osa ORO, osasto FTL). Saman asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaan helikoptereilla ja purjelentokoneilla suoritettavassa kaupallisessa ilmakuljetuksessa on kuitenkin noudatettava sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee. Vastaavasti 8 artiklan 4 kohdan mukaan vaativilla moottorikäyttöisillä lentokoneilla ja helikoptereilla suoritettavassa muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa, mukaan lukien muu kuin kaupallinen erityislentotoiminta, sekä lentokoneilla, helikoptereilla ja purjelentokoneilla suoritettavassa kaupallisessa erityislentotoiminnassa on noudatettava lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikan, sijoittautumispaikan tai kotipaikan sijaintivaltion kansallisen lainsäädännön vaatimuksia.

Määräyksessä OPS M3-2 määritellään ne vaatimukset, joita sovelletaan edellä tarkoitettulla tavalla Suomessa toimiviin lentotoiminnan harjoittajiin. Myös ilmapalloilla harjoitettavaa lentotoimintaa koskevan EU-asetuksen 2018/395 mukaan lento- ja työaika-rajotukset ja lepovaatimukset määräytyvät sen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee (liitteen II kohdat BOP.ADD.300 ja BOP.ADD.400). Näin ollen määräystä OPS M3-2 sovelletaan myös ilmapalloilla harjoitettavaan lentotoimintaan.

Lentotoiminta-asetuksen 8 artiklasta ei ilmene, mitä vaatimuksia sovelletaan lento- ja työaika-rajotuksiin lentokoulutusorganisaatioissa. Saman asetuksen 5 artiklan 5 kohdan mukaan lentomiehistöasetuksen (EU) N:o 1178/2011² 10 a artiklassa tarkoitettujen koulutusorganisaatioiden, joiden päätoimipaikka on jäsenvaltiossa, on lentokoulutusta harjoittaessaan käytettävä vaativia moottorikäyttöisiä lentokoneita ja helikoptereita liitteen VI (osa NCC) säännösten mukaisesti ja muita lentokoneita ja helikoptereita sekä purjelentokoneita liitteen VII (osa NCO) säännösten mukaisesti. Kyseisen 10 a artiklan mukaan koulutusorganisaatiolta vaaditaan viranomais- hyväksyntä, jossa vahvistetaan, että se täyttää EASA-asetuksen (EU) 2018/1139³ liitteessä IV vahvistetut keskeiset vaatimukset sekä lentomiehistöasetuksen liitteessä VII (osa ORA) vahvistetut vaatimukset. Näin ollen lentokoulutusorganisaatioiden ei edellytetä noudattavan lentotoiminta-asetuksen liitettä III eli osaa ORO, joka sisältää lentomiehistön lento- ja työaika-rajotukset.

¹ Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1–148)

² Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1–193)

³ 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)

Lentotoiminta-asetuksen liitteen III (osa ORO) kohdassa ORO.GEN.005 puolestaan luetellaan, minkälaista lentotoimintaa kyseinen liite koskee: a) kaupallinen ilmakuljetustoiminta (CAT); b) kaupallinen erityislentotoiminta (SPO); c) vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettava muu kuin kaupallinen lentotoiminta; d) vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettava muu kuin kaupallinen erityislentotoiminta. Tässäkään luettelossa ei mainita lentokoulutusorganisaatioita. Lentomiestöasetuksen liitteen VII kohdassa ORO.ATO.130 d) sen sijaan säädetään, että organisaation toimintakäsikirjassa on määrättävä lennonopettajien lentoaikarajoitukset, mukaan luettuina lentotuntien ja lentotyötuntien enimmäismäärät sekä opetustehtävien välinen vähimmäislepoaika osan ORO mukaisesti. Koska edellä esitetyn mukaisesti lentokoulutusorganisaatioiden ei kuitenkaan vaadita noudattavan osaa ORO eikä se sisällä tällaisille organisaatioille soveltuvia vaatimuksia, kuten säännöksiä lento- ja työaikarajoituksista yhden ohjaajan lentotoiminnassa, on EU-sääntelyssä epäselvää, mitä lento- ja työaikarajoituksia lentokoulutusorganisaatioissa tulisi noudattaa.

EU ei ole siis antanut sääntelyä nimenomaan lentokoulutusorganisaatioihin sovellettavista lento- ja työaikarajoituksista ja lepovaatimuksista, eikä tällaista säädöshanketta ole parhaillaan vireillä. Liikenteen alalla toimivalta on jaettu unionin ja jäsenvaltioiden kesken, mikä merkitsee sitä, että sekä unioni että jäsenvaltiot voivat antaa oikeudellisesti velvoittavia säädöksiä kyseisellä alalla. Jäsenvaltiot käyttävät toimivaltaansa siltä osin kuin unioni ei ole käyttänyt omaansa, tai kun unioni on päättänyt lakata käyttämästä omaansa (sopimus Euroopan unionin toiminnasta, 2 ja 4 artikla). Näin ollen jäsenvaltiolla katsotaan edelleen olevan toimivalta antaa sääntelyä myös lentokoulutusorganisaatioiden lento- ja työaikarajoituksista ja lepovaatimuksista. Lentäjän vireystilaan vaikuttaa myös toiminta lennonopettajan tehtävissä, joten tämä aika on otettava huomioon lento- ja työaikarajoituksissa.

Myös Euroopan komission sekä Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston (EASA) asiantuntijoilta saadun vastauksen mukaan EU:n lentotoiminta-asetuksen osasto ORO.FTL ei ole tarkoitus soveltaa sellaisiin koulutusorganisaatioihin, jotka eivät toimi kaupallista ilmakuljetustoimintaa harjoittavan operaattorin yhteydessä, vaan tällaisiin organisaatioihin voidaan soveltaa kansallista sääntelyä. Tämän johdosta Traficom on tulkinut, että ORO.FTL:n mukaisia lento- ja työaikarajoituksia on tarkoitus soveltaa vain niihin koulutusorganisaatioihin, jotka toimivat ORO.FTL:n rajoituksia noudattavan lento-operaattorin yhteydessä. Tällaisia ovat reittiliikennettä harjoittavat lentoyhtiöt, joiden yhteydessä toimivat lentokoulutusorganisaatiot järjestävät yhtiön lentäjille esimerkiksi tyyppikoulutusta.

Sen sijaan lentotoiminta-asetuksen 8 artiklassa säädetään, että lentokoneilla harjoitettavaan taksilentotoimintaan, kiireelliseen lääkintälentotoimintaan ja yhden ohjaajan miehistöllä suoritettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovelletaan asetuksen (ETY) N:o 3922/91 8 artiklan 4 kohdassa ja mainitun asetuksen liitteessä III olevassa luvussa Q tarkoitettua kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia. Tämän säännöksen nojalla Suomessa yhden ohjaajan miehistöllä harjoitettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan, kuten taksilentotoimintaan, sovelletaan ilmailumääräystä OPS M3-15. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista, että tällaisen lento-operaattorin yhteydessä toimiva koulutusorganisaatiokaan soveltaisi ORO.FTL:n mukaisia lento- ja työaikarajoituksia, koska se ei sisällä tällaiseen toimintaan tarkoitettuja vaatimuksia.

Määräyksen taustalla vaikuttaa myös 27.11.2000 annettu neuvoston direktiivi 2000/79/EY Euroopan lentoyhtiöiden liiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiehistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämisestä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta. Tämä direktiivi on tarkoitettu vähimmäissääntelyksi, eli jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai antaa säännöksiä, jotka ovat edullisempia kuin direktiivissä säädetyt, ja toisaalta direktiivin täytäntöönpano ei saa olla perusteena työntekijöiden suojelun yleisen tason alentamiselle direktiivin soveltamisalalla (2 artikla). Direktiivi on saatettu Suomessa voimaan

pääasiassa työaikalaililla (872/2019) ja vuosilomalaililla (162/2005). Tässä ilmailumääräyksessä on otettu huomioon direktiivin liitteen 8 lauseke, jonka mukaan vuotuinen enimmäistyöaika on 2000 tuntia ja siitä enintään 900 tuntia saa olla kokonaislentoaikaa, ja vuotuinen enimmäistyöaika on jaettava mahdollisimman tasaisesti koko vuodelle. Määräyksessä asetetaan lentoturvallisuuden kannalta tarpeelliseksi katsotut lento-, työ- ja lepoaikoja koskevat vaatimukset. Se ei korvaa yleistä työaikalainsäädäntöä, vaan ainoastaan täydentää sitä.

[Tällä määräysmuutoksella korjataan ja tarkennetaan eräitä määräyksen kohtia, jotka 20.6.2022 annetussa määräyksessä \(TRAFICOM/290690/03.04.00.00/2022\) ovat osoittautuneet epäselviksi tai korjausta vaativiksi. Tehdyt muutokset ilmenevät tarkemmin yksityiskohtaisista perusteluista. Lento- ja työaikarajoituksia, lepoaikoja sekä päivystystä koskevia lukuja 4 - 7 ei ole muutettu.](#)

Liikenne- ja viestintävirasto antaa muutetun määräyksen ensinnäkin ilmailulain (864/2014) 55 §:n nojalla, jonka mukaan virasto antaa lentoturvallisuuden edellyttämät tarkemmat määräykset mm. enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista sekä vähimmäislepoajoista. Toiseksi säädösperustana on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 127 §, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotyötoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvan saamisen edellytyksistä, ja määräykset voivat koskea mm. lentotyöluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja menetelmiä. Kolmanneksi määräys perustuu liikenteen palveluista annetun lain 135 §:ään, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lentomiestien koulutuksesta tarkempia määräyksiä, jotka voivat koskea mm. koulutusluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja toimintamenetelmiä.

Määräyksen OPS M3-2 vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena siten kuin säädetään rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä, joihin viitataan ilmailulain 175 §:ssä. Ilmailurikkomuksia koskevan ilmailulain 178 §:n perusteella on rangaistavaa mm. 55 §:ssä tai sen nojalla annetussa määräyksessä asetettujen ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän velvollisuuksien rikkominen. Lain 55 §:n mukaan ilma-aluksen on sitä ilmailuun käytettäessä oltava turvallisesti miehitetty, mistä vastaa ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä. Turvallisuuksien luonnollisesti vaikuttaa myös miehistön vireystila. Lisäksi rangaistavaa on ilmailulain 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle taikka miehistön jäsenelle tai tähystäjälle säädetyt, lennon valmistelua ja suorittamista koskevan velvollisuuden rikkominen. Ilmailulain 57 §:n mukaan ilma-aluksen tai laitteen päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että lento on valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti. Päällikön on myös omalta osaltaan huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti ja että lennolla noudatetaan säännöksiä, määräyksiä ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvan ehtoja. Näiden säännösten rikkomuksista on seuraamuksena sakko, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta.

Lentomiestien henkilölupiin sekä lentotoiminta- ja koulutusorganisaatioiden lupiin kohdistuvista hallinnollisista seuraamuksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain 31 luvussa. Näitä seuraamuksia ovat huomautus tai varoitus (245 §) sekä luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen (242 §). Lain 255 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa henkilön tai organisaation korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä asettaa päätöksen tehosteeksi uhkasakon tai uhan toiminnan keskeyttämisestä.

Määräyksen valmistelu

Määräysmuutos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. [Muutoksista ei ole tehty erillistä määräyshankepäättöstä, koska tällä määräyshankepäättöksellä ei tavoitella sisällöllisiä muutoksia, vaan tarkoituksena on korjata ja tarkentaa 20.6.2022 julkaistun määräyksen eräitä kohtia. Määräysluonnoksesta järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi noin neljä viikkoa kestävä lausuntokierros. Lausuntokierroksella on tarkoitus ottaa kantaa vain nyt korjattaviin kohtiin eikä kommentoida määräyksen sisältöä muilta osin.](#)

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräysmuutoksella tarkennetaan ja korjataan eräitä määräyksen kohtia, jotka 20.6.2022 annetussa määräyksessä ovat osoittautuneet epäselviksi tai korjausta vaativiksi. Tämä helpottaa määräyksen soveltamista sekä asiakkaille että viranomaiselle. Etenkin määräyksen soveltamisalaa on tarkennettu sen selventämiseksi, millaista toimintaa harjoittavia organisaatioita määräys koskee. Lento-oppilaan lentoaikarajoitusten ulottaminen myös ei-kaupalliseen koulutustoimintaan edistää lentoturvallisuutta ja parantaa yhdenvertaisuutta, kun EU-sääntelyn alaista moottorilentokoulutusta antavia organisaatioita tulisivat näin koskemaan vastaavat oppilaan koulutusaikarajoitukset kuin kansallisia lentokoulutusorganisaatioita määräyksen TRG M1-7 mukaan. Lento-oppilaan koulutusaikaa koskevassa kohdassa 3.5 käytetyn 24 tunnin jakson korvaaminen kalenterivuorokaudella mahdollistaa jatkossakin lentokoulutuksen niin, että oppilas voi iltapäivällä/illalla kaksi tuntia lennettyään lentää taas seuraavana päivänä aamu- tai keskipäivällä kaksi tuntia, mikä on ollut harrasteilmailun koulutuksessa yleistä. Jotta oppilaan vireyttä ja omaksumiskyky säilyisivät oppimisen kannalta suotuisina, koulutusjaksojen välillä tulisi kuitenkin olla riittävä palautumisaika.

Yksityiskohtaiset perustelut

1 Soveltamisala: Kohdassa 1.3 todetaan, että määräystä OPS M3-2 sovelletaan luvan- tai ilmoituksenvaraiseen lentokoulutukseen (ATO ja DTO). EU:n lentomiesthistöasetus sallii tietynlaisen lentokoulutuksen antamisen ilmoituksenvaraisesti ilman koulutuslupaa. Määräystä OPS M3-2 kuitenkin sovelletaan yksinomaan silloin, kun koulutusorganisaatio ei toimi sellaisen lentotoiminnan harjoittajan yhteydessä, johon sovelletaan EU:n lentotoiminta-asetuksen osaston ORO.FTL mukaisia lento- ja työaikarajoituksia sekä lepovaatimuksia. Tällaisen lentotoiminnan harjoittajan yhteydessä toimivat koulutusorganisaatiot puolestaan määrittävät lennonopettajien lento- ja työaikarajoitukset toimintakäsikirjassaan ORO.FTL:n mukaisesti, siten kuin lentomiesthistöasetuksen kohdassa ORA.ATO.130 d) säädetään.

Kohtaan on selvennetty, että määräystä ei sovelleta ei-kaupalliseen koulutustoimintaan, paitsi lento-oppilaan koulutusaikarajoitusten osalta. Ei-kaupallisella koulutuksella tarkoitetaan kerhomuotoista toimintaa sekä säätiöitä ja voittoa tavoittelemattomia osakeyhtiöitä. Myös tällaisten koulutusorganisaatioiden on kuitenkin noudatettava kohdassa 3.5 esitettyjä lento-oppilaan lentoaikarajoituksia. Kahden tunnin ilma-aika alkuvaiheen peruslentokoulutuksessa on sama rajoitus kuin se, joka on asetettu määräyksessä TRG M1-7 kansallisen sääntelyn alaisille koulutusorganisaatioille, jotka käyttävät koulutuksessaan ultrakevytlentokoneita, autogiroja tai muita EU-sääntelyn ulkopuolelle jääviä ilma-aluksia.

Määräyksen aiemmassa muutoksessa käytetty käsite 'harrasteilmailu' on tulkinnanvarainen sikäli, että joissakin yhteyksissä siihen on katsottu kuuluvaksi myös moottorilentäminen PPL- ja LAPL-lupakirjoilla, joissakin taas pelkästään purje-, moottoripurje-, ultrakevyt- ja autogirolennot, harrastemuotoinen kuumailmapallolentäminen, riippu- ja varjoliito sekä laskuvarjourheilu. Tässä määräyksessä 'harrasteilmailun' oli kuitenkin tarkoitus kattaa myös moottorilentäminen.

Edellä kuvatun soveltamisalan perusteella tätä määräystä OPS M3-2 noudattavat muulla ilma-aluksella kuin lentokoneilla kaupallista ilmakuljetusta tai lentotyötä harjoittavien lento-operaattorien lisäksi seuraavat koulutusorganisaatiot: 1) kokonaan lento-operaattorista erilliset lentokoulutusorganisaatiot, 2) helikoptereita, purjelentokoneita tai ilmapalloja käyttävät lentokoulutusorganisaatiot, riippumatta siitä toimivatko ne lento-operaattorin yhteydessä vai ei, sekä 3) sellaiset lentokoulutusorganisaatiot, jotka toimivat muun kuin ORO.FTL:n mukaisia lento- ja työaikarajoituksia noudattavan lento-operaattorin yhteydessä. Sen sijaan ORO.FTL:n mukaisia

rajoituksia noudattavan lento-operaattorin yhteydessä toimiviin lentokoulutusorganisaatioihin sovelletaan EU-lainsäädännön mukaisia vaatimuksia.

Määräyksessä asetettujen lento- ja työaikarajoitusten sekä lepoaikavaatimusten lisäksi on syytä huomata, että ohjaamomiestön jäsenellä on ilmailulain 170 §:n nojalla oikeus ja velvollisuus kieltäytyä lentotehtävästä silloin, kun hän sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta syystä ei voi hoitaa tehtävää lentoturvallisuutta vaarantamatta. Ilmailulain 55 §:n mukaan myös ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä on vastuussa siitä, että ilma-alus on sitä ilmailuun käytettäessä turvallisesti miehitetty.

3 Yleistä: [Kohdassa 3.5 on otettu huomioon, että ilmoituksenvaraisilta koulutusorganisaatioilta ei vaadita toimintakäsikirjaa. Tästä syystä ne voivat määritellä lentooppilaan koulutusaikarajoitukset muussa ohjeistuksessaan.](#)

[Lisäksi aiemmassa määräysmuutoksessa käytetyn 24 tunnin jakson sijasta oppilaan pisin sallittu yhtäjaksoinen koulutusaika peruslentokoulutuksessa on muutettu laskeutuvaksi kalenterivuorokauden perusteella. Oppilaiden koulutusaikojen sitominen juoksevaan 24 tunnin jaksoon olisi estänyt kouluttamisen esimerkiksi perjantaina iltapäivällä ja sen jälkeen lauantaina aamupäivällä, mikä on harrasteilmailussa ollut yleinen käytäntö eikä ole aiheuttanut turvallisuusongelmia. Jotta varmistetaan oppilaan vireystilan ja omaksumiskyvyn säilyminen riittävänä, näiden lentokoulutusjaksojen välillä on kuitenkin oltava vähintään 12 tunnin palautumisaika siten, että seuraavan vuorokauden puolella koululento voi alkaa aikaisintaan 12 tunnin kuluttua edellisestä koululennosta. Tarvittava väliaika voi olla pidempikin sen mukaan, minkä verran aikaa kuluu esimerkiksi lentopaikalle matkustamiseen. Tärkeää on varmistaa, että oppilaalle jää aina riittävästi aikaa lepoon ja palautumiseen koulutusjaksojen välillä.](#)

[Oppilaan koulutusaikaa rajoittavat ilma-ajan rajoitukset eivät kuitenkaan koske päivän ainoana harjoituksena lennettävää matkalentotehtävää. Matkalentotehtävien määrä ja suunniteltu pituus on määritelty Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymässä koulutusohjelmassa. Matkalennon kesto-aika on tarpeen pitää joustavana, jotta aikaraja sallii esimerkiksi sääolosuhteiden muutosten huomioon ottamisen.](#)

[Kolmanneksi lento-oppilaan lentoaikarajoitukset sidottaisiin ensimmäistä yksinlentoa varten tehdyn koulutustarkastuslennon sijasta suoraan ensimmäiseen yksinlentoon, koska koulutustarkastuslentoa ei kaikissa koulutusorganisaatioissa lennetä, vaan oppilaan valmius yksinlennolle voi perustua kouluttajan yleiseen arvioon. Näin ollen oppilaan koulutusaika peruslentokoulutuksessa saisi olla enintään kaksi tuntia ilma-aikaa kalenterivuorokaudessa ennen ensimmäistä yksinlentoa ja enintään kolme tuntia ilma-aikaa ensimmäisen yksinlennon jälkeen.](#)

Määräyksen aikataulu

[Muutettu määräys on tarkoitus antaa joulukuun 2022 alussa ja se tulee voimaan 1.1.2023, eli samana päivänä kuin aiempi, 20.6.2022 annettu määräys muutoin tulisi sovellettavaksi. Näin ollen 20.6. annettua määräystä ei missään vaiheessa sovellettaisi ilman nyt tehtäviä korjauksia.](#)

Määräyksestä viestiminen

Lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille. Lisäksi määräysmuutoksesta viestitään kohdennetusti lentokoulutusorganisaatioille ja muille määräyksen kohderyhmille. Lopullinen määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ilmailumääräyskokoelmassa.

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)