

# SUOMEN SÄÄDÖSKOKOELMAN SOPIMUSSARJA

Julkaistu Helsingissä 26 päivänä syyskuuta 2022

---

---

**59/2022**

(Suomen säädöskokoelman n:o 830/2022)

## **Valtioneuvoston asetus**

**valtion rajat ylittävästä toiminnasta Ruotsin siviili-ilmailuviranomaisen kanssa tehdystä sopimuksesta**

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävästä toiminnasta Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä tehdyn sopimuksen (SopS 49/2011) 6 artiklan nojalla Helsingissä 28 päivänä lokakuuta 2021 ja Norrköpingissä 9 päivänä marraskuuta 2021 tehty sopimus tulee voimaan 29 päivänä syyskuuta 2022 niin kuin siitä on sovittu.

2 §

Sopimuksen määräykset ovat asetuksena voimassa.

3 §

Tämä asetus tulee voimaan 29 päivänä syyskuuta 2022.

Tällä asetuksella kumotaan valtion rajat ylittävästä toiminnasta Ruotsin siviili-ilmailuviranomaisen kanssa tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta annettu valtioneuvoston asetus (588/2012).

Helsingissä 15.9.2022

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Hallitussihteeri Iida Huhtanen

SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN VALTUUTTAMAN SUOMEN SIVIILI-ILMAILUVIRANOMAISEN LIIKENNE- JA VIESTINTÄVIRASTON SEKÄ RUOTSIN KUNINGASKUNNAN HALLITUKSEN VALTUUTTAMAN RUOTSIN SIVIILI-ILMAILUVIRANOMAISEN TRANSPORTSTYRELSENIN SOPIMUS VALTION RAJAT YLITTÄVÄSTÄ TOIMINNASTA

**1 artikla**

*Sopimuksen tarkoitus*

Viitaten valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävistä toiminnasta Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä Tukholmassa 23 päivänä kesäkuuta 2010 tehdyn sopimuksen (jäljempänä 'puitesopimus') 6 artiklaan, joka koskee toimivaltaisten viranomaisten valtuuttamista, tämän sopimuksen tarkoituksena on sopia Suomen tasavallan hallituksen valtuuttaman Suomen siviili-ilmailuviranomaisen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen valtuuttaman Ruotsin siviili-ilmailuviranomaisen välillä valtakunnan rajan ja lentotiedotusalueen rajan yli ulottuvien valtion rajat ylittävien alueiden tai kokonaan toisen valtion hallintaan kuuluvaan ilmatilaan perustettujen kansallisten alueiden jakamisesta ja yhteisestä käytöstä sotilastoimintaan, mukaan lukien valvonnan ja poikkeamailmoitusten sääntely.

**2 artikla**

*Määritelmät ja lyhenteet*

Tähän sopimukseen sovelletaan puitesopimuksen 2 artiklassa esitettyjä määritelmiä. Lisäksi sovelletaan niitä määritelmiä, jotka esitetään julkaisussa Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace sekä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) asiakirjoissa 7910 ja 9713, ellei toisin mainita.

Lyhenteet

AMC	ilmatilanhallintayksikkö
ANSPs	lennonvarmistuspalvelun tarjoajat
ATC	lennonjohto
ATM	ilmaliikenteen hallinta
ATS	ilmaliikennepalvelu
AUP/UUP	ilmatilan käyttösuunnitelma/ päivitetty ilmatilan käyttösuunnitelma
CAA	siviili-ilmailuviranomainen
CBA	valtion rajat ylittävä alue
D	vaara-alue
EF (TRA)	Eurooppa, Suomi
ES (TRA)	Eurooppa, Ruotsi
EUCBA (10)	Eurooppa, valtion rajat ylittävä alue
FIR	lentotiedotusalue
FL	lentopinta
ICAO	Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö
LoA	yhteistoimintasopimus
NOTAM	tiedotus ilmailijoille
TRA	tilapäinen ilmatilavarausalue

### 3 artikla

#### *Alueet*

- (1) Suomen siviili-ilmailuviranomainen määrittelee valtion rajat ylittävänä alueena (CBA) käytettävän ilmatilan Helsingin lentotiedotusalueella ja Ruotsin siviili-ilmailuviranomainen määrittelee valtion rajat ylittävänä alueena käytettävän ilmatilan Ruotsin lentotiedotusalueella. Kyseinen valtion rajat ylittävä alue kuvataan tämän sopimuksen liitteessä 1.
- (2) Suomen siviili-ilmailuviranomainen määrittelee alueet rajat ylittävän toiminnan vaara-alueiksi (D) Helsingin lentotiedotusalueella ja Ruotsin siviili-ilmailuviranomainen määrittelee alueet rajat ylittävän toiminnan vaara-alueiksi Ruotsin lentotiedotusalueella. Kyseinen rajat ylittävän toiminnan vaara-alue kuvataan tämän sopimuksen liitteessä 1.

### 4 artikla

#### *Ilmatilan käytön periaatteet*

Ilmatilan käyttöä koskevat periaatteet, kuten ensisijaisuussäännöt, määritellään tämän sopimuksen liitteessä 2.

### 5 artikla

#### *Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien ja ilmaliikennepalveluyksiköiden valtuuttaminen*

- (1) Siviili-ilmailuviranomaiset valtuuttavat asianomaiset lennonvarmistuspalvelun tarjoajat tai ilmaliikennepalveluyksiköt tekemään keskenään yhteistoimintasopimuksia erityisistä toiminnallisista ja teknisistä näkökohdista, mukaan lukien esitaktinen ja taktinen ilmatilan hallinta.
- (2) Edellä 1 kohdassa tarkoitetut yhteistoimintasopimukset ja niiden muutokset (liitteinen) on toimitettava siviili-ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi.

### 6 artikla

#### *Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien ja ilmaliikennepalveluyksiköiden yhteistoimintasopimusten sisältö*

Yhteistoimintasopimuksissa on määriteltävä valtion rajat ylittävän alueen hallintoa koskevat säännöt ja menettelyt, kuten ilmatilanhallintayksikön tehtävät, valtion rajat ylittävän alueen (CBA) / rajat ylittävän toiminnan vaara-alueen (D) varaaminen, rajat ylittävän alueen / rajat ylittävän toiminnan vaara-alueen jakamista koskevat säännöt, rajat ylittävän alueen / rajat ylittävän toiminnan vaara-alueen aktivointi ja aktivoinnin purkaminen, ilmaliikenteen hallintaan liittyvät menetelmät, tiedonvaihto yksiköiden välillä, ilmoitusmenettelyt, varamenetelmät, menettelyt radioyhteyden katketessa, lentosuunnitelmien käsittelyprosessi, tekniset näkökohdat ja käytettävä kieli.

### 7 artikla

#### *Tietojen julkaiseminen*

Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on sovittava niiden valtion rajat ylittäviä alueita koskevien olennaisten tietojen sisällöstä, jotka julkaistaan ilmailukäsikirjassa siten kuin Chicagon yleissopimuksen liitteessä 15 määritellään.

**8 artikla***Valvonta ja poikkeamista ilmoittaminen*

- (1) Siviili-ilmailuviranomaisten on toimitettava toisilleen kaikki valtion rajat ylittävää aluetta (CBA) / rajat ylittävän toiminnan vaara-alueetta (D) koskevat vaaratilanne- ja poikkeamailmoitukset sekä muut vaaratilanne- ja poikkeamailmoitukset, joilla saattaa olla merkitystä rajat ylittävän alueen / rajat ylittävän toiminnan vaara-alueen turvallisuuden kannalta.
- (2) Siviili-ilmailuviranomaisen on kutsuttava toinen siviili-ilmailuviranomainen osallistumaan ilmaliikenteen hallintapalvelun auditointeihin valtion rajat ylittävällä alueella ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueella. Siviili-ilmailuviranomaiset sopivat yhdessä, missä auditoinneissa toinen siviili-ilmailuviranomainen on mukana. Toisen valtion siviili-ilmailuviranomaisen edustaja osallistuu auditointeihin tarkkailijana.
- (3) Siviili-ilmailuviranomaisen on toimitettava toisen valtion siviili-ilmailuviranomaiselle auditointiraportit, jotka koskevat ilmaliikenteen hallintaa valtion rajat ylittävällä alueella ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueella. Siviili-ilmailuviranomaisen on tiedotettava toisen valtion siviili-ilmailuviranomaiselle niistä korjaavista toimenpiteistä, joita lennonvarmistuspalvelun tarjoajalta mahdollisesti vaaditaan auditoinneissa havaittujen puutteiden korjaamiseksi.
- (4) Kummankin siviili-ilmailuviranomaisen ja kummankin lennonvarmistuspalvelun tarjoajan on ilmoitettava toisilleen ehdotetuista järjestelmän, sääntöjen tai menetelmien muutoksista, joilla saattaa olla merkittävää vaikutusta ilmaliikenteen hallintaan valtion rajat ylittävällä alueella ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueella. Siviili-ilmailuviranomaisten on ilmoitettava toisilleen tällaisten muutosten hyväksymisestä ja pyydettyä annettava tarvittavia lisäselvityksiä.

**9 artikla***Muutokset ja neuvottelut*

- (1) Tätä sopimusta voidaan muuttaa tai tarkistaa milloin tahansa kummankin siviili-ilmailuviranomaisen keskinäisellä kirjallisella suostumuksella.
- (2) Jos siviili-ilmailuviranomainen haluaa muuttaa tämän sopimuksen määräyksiä, se voi pyytää neuvottelua toisen siviili-ilmailuviranomaisen kanssa. Neuvottelut alkavat kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, elleivät siviili-ilmailuviranomaiset keskenään toisin sovi.
- (3) Siviili-ilmailuviranomaiset voivat läheisen yhteistyön hengessä milloin tahansa pyytää neuvottelua tämän sopimuksen täytäntöönpanosta, tulkinnasta, soveltamisesta tai määräysten hyväksyttävistä noudattamisesta.

**10 artikla***Sopimuksen päättäminen ja voimassaolon keskeyttäminen*

- (1) Siviili-ilmailuviranomainen voi milloin tahansa päättää tämän sopimuksen voimassaolon ilmoittamalla asiasta kirjallisesti toiselle siviili-ilmailuviranomaiselle. Sopimuksen voimassaolo päättyy yhden (1) vuoden kuluttua siitä päivästä, jona toinen siviili-ilmailuviranomainen on saanut ilmoituksen.
- (2) Sodan tai hätätilan aikana, yleisen turvallisuuden vuoksi tai muissa poikkeusoloissa kummallakin siviili-ilmailuviranomaisella on oikeus välittömästi keskeyttää tämän sopimuksen soveltaminen tai irtisanoa se. Asiasta on tällöin ilmoitettava toiselle siviili-ilmailuviranomaiselle.
- (3) Tämän sopimuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa yhteistoimintasopimuksissa on oltava määräykset niiden päättämisestä ja voimassaolon keskeyttämisestä.
- (4) Jos puitesopimuksen voimassaolo päättyy, tämä sopimus päättyy samanaikaisesti.

**11 artikla**

*Aiempien sopimusten siirtymäjärjestelyt*

Tämän sopimuksen voimaan tullessa toiminnassa olevat järjestelyt arvioidaan mahdollista tarkistusta varten tämän sopimuksen määräysten mukaisesti.

**12 artikla**

*Voimaantulo*

Tultuaan voimaan tämä sopimus korvaa Helsingissä ja Norrköpingissä 5 päivänä lokakuuta 2012 tehdyn SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN VALTUUTTAMAN SUOMEN SIVIILI-ILMAILUVIRANOMAISEN JA RUOTSIN KUNINGASKUNNAN HALLITUKSEN VALTUUTTAMAN RUOTSIN SIVIILI-ILMAILUVIRANOMAISEN SOPIMUKSEN VALTION RAJAT YLITTÄVÄSTÄ TOIMINNASTA.

Tämä sopimus tulee voimaan kolmantenakymmenentenä (30) päivänä sen jälkeen kun kumpikin siviili-ilmailuviranomainen on ilmoittanut toiselle suorittaneensa sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt.

Suomen tasavallan hallituksen valtuuttaman  
Suomen siviili-ilmailuviranomaisen Liikenne- ja  
viestintäviraston puolesta

Päiväys pp.kk.2021

Kirsi Karlamaa  
pääjohtaja

Ruotsin kuningaskunnan hallituksen  
valtuuttaman Ruotsin siviili-  
ilmailuviranomaisen Transportstyrelsenin  
puolesta

Päiväys pp.kk.2021

Jonas Bjelfvenstam  
pääjohtaja

**Liite 1**

**Valtion rajat ylittävä alue**

**CBA LAPLAND; EUCBA 10**

Lentopinnan FL 95 alarajan ja lentopinnan FL 660 ylärajan välillä sijaitseva ilmatila, joka muodostuu seuraavia pisteitä yhdistävien suorien viivojen rajoittamasta alueesta:

680359N 0234122E  
673943N 0242712E  
672320N 0243801E  
663511N 0244642E  
662732N 0244120E  
661606N 0234044E  
660022N 0222825E  
673338N 0212926E  
680125N 0232850E  
680359N 0234122E

Edellä määritetty alue voidaan ilmatilan käytön joustavuuden lisäämiseksi ja toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi julkaista useiden tilapäisten ilmatilavarausalueiden (TRA) yhdistelmänä kullakin lentotiedotusalueella (FIR).

**Rajat ylittävän toiminnan vaara-alue**

**BOTHNIA;**

Lentopinnan FL 95 alarajan ja lentopinnan FL 660 ylärajan välillä sijaitseva ilmatila, joka muodostuu seuraavia pisteitä yhdistävien suorien viivojen rajoittamasta alueesta:

652809N 0231158E  
652228N 0235435E  
651817N 0242453E  
650643N 0241132E  
645428N 0241313E  
644001N 0243123E  
640601N 0232642E  
640226N 0224239E  
632906N 0215245E  
633620N 0212558E  
634224N 0210302E  
650137N 0220919E  
645832N 0222344E  
652142N 0225521E  
652809N 0231158E

Edellä määritetty alue voidaan ilmatilan käytön joustavuuden lisäämiseksi ja toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi julkaista useiden vaara-alueiden yhdistelmänä kullakin lentotiedotusalueella.

**Liite 2****Ilmatilan käytön periaatteet**

Valtion rajat ylittävien alueiden ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueiden käyttö ja valvonta

**1. Yleistä**

Valtion rajat ylittävät alueet (CBA) ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueet (D) on perustettu sotilasilma-aluksilla suoritettavia lentoja ja erityisten toimintamenetelmien harjoittelua varten.

**2. Aktiivintiajat**

2.1. CBA LAPLAND aktivoidaan ilmatilanhallintayksikköjen hallinnoimia alueita koskevien kansallisten menettelytapojen mukaisesti ilmoituksella, joka on julkaistava vähintään yhtä päivää ennen suunnitellun toiminnan aloittamista. Talvikaudella 15.11.–31.1. alueen aktivointi edellyttää, että säännölliselle siviililentoliikenteelle annetaan etusija.

2.2. Rajat ylittävän toiminnan vaara-alue BOTHNIA aktivoidaan ilmatilanhallintayksikköjen hallinnoimia alueita koskevien kansallisten menettelytapojen mukaisesti ilmoituksella, joka on julkaistava vähintään yhtä päivää ennen suunnitellun toiminnan aloittamista.

**3. Alueen varaaminen ja valvonta**

3.1. Valtion rajat ylittävien alueiden ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueiden varaamisen etusijajärjestys tulisi esittää ilmatilanhallintayksikön yhteistoimintasopimuksessa tai muussa vastaavassa sopimuksessa, ja sille vaaditaan siviili-ilmailuviranomaisten hyväksyntä.

3.2. Ilmatilanhallintayksikön on julkaistava seuraavan päivän operatiiviset CBA/TRA-tiedot ilmatilan käyttösuunnitelmassa tai päivitetystä ilmatilan käyttösuunnitelmassa (AUP/UUP). Kansallisen ilmatilanhallintayksikön on julkaistava rajat ylittävän toiminnan vaara-alueita tai sen osia koskevat seuraavan päivän operatiiviset tiedot ilmatilan käyttösuunnitelmassa tai päivitetystä ilmatilan käyttösuunnitelmassa (AUP/UUP).

3.3. CBA/TRA-alueiden ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueiden hallinnasta vastaavan yksikön on ilmoitettava asianomaisille lennonjohto- tai ilmaliikennepalveluyksiköille alueen tosiasialisen käytön alkamisen ja päättymisen ajankohdat määritellyn aktiivintiajan sisällä.

3.4. Aktiivintiajan sisällä mutta tosiasialisen käyttöajan ulkopuolella CBA/TRA-alueet ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueet ovat lennonjohtoyksiköiden käytettävissä johdettuja lentoja varten vain, jos CBA/TRA-alueen ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueen hallinnosta vastaavalta yksiköltä on saatu vahvistus ilmatilanhallintayksikön osoituksen mukaisesti.

3.5. Jotta koulutustavoitteiden saavuttaminen voidaan varmistaa, CBA/TRA-alueella ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueella on annettava etusija harjoituksen lentoliikenteelle. Toimivaltaisten lennonjohtoyksiköiden on tyhjennettävä varattu CBA-alue, rajat ylittävän toiminnan vaara-alue tai niiden tarvittavat osat siviililentoliikenteestä tosiasialisen sotilaskäytön alkamiseen mennessä.

**4. Vastuualueet**

4.1. Toimivaltaisten lennonjohtoyksiköiden on varmistettava, että CBA/TRA-alueen ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueen ulkopuolinen ilmaliikenne porrastetaan CBA/TRA-alueen ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueen rajoihin ICAO Annex 11:n porrastusvaatimusten mukaisesti. Tämä ei koske CBA/TRA-alueelle ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueelle lentäviä sotilaslentoja.

4.2. CBA/TRA-alueella ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueella suoritettavilla harjoituslennoilla on säilytettävä sivusuunnassa vähintään 2,5 NM:n etäisyys aktivoidun ilmatilan ulkorajoista. Jos varatun ilmatilan ylä- tai alaraja on ”välipinta” (esim. FL 245) lentopinnan FL 290 alapuolella, siihen on säilytettävä korkeussuunnassa 500 jalan etäisyys. Lentopinnalla FL 290 ja sen yläpuolella korkeussuuntaisen etäisyyden alueen rajaan on oltava vähintään 1 000 jalkaa.

Vastuu riittävän sivu- ja pystysuuntaisen etäisyyden säilyttämisestä CBA/TRA-alueella ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueilla kuuluu asianomaisille ilma-alusten ohjaajille.

- 4.3. CBA/TRA-alueen ollessa käytössä toimivaltaisten lennonjohtoyksiköiden tulisi sallia muun liikenteen lentäminen alueen läpi lennonjohtoselvityksen mukaisesti, ottaen huomioon CBA/TRA-alueen ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueen määrittelyn ja ilmatilan osan tosiasiallisen käytön sivu- ja/tai korkeussuunnassa. Lisäksi seuraavien erityislentojen olisi sallittava lentää alueelle sovellettavien kansainvälisten sopimusten ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti:
- a) lennot, joilla ohjaaja on ilmoittanut hätätilanteesta tai jotka selvästi ovat hätätilanteessa
  - b) etsintä- ja pelastustoimintaan osallistuvat lennot
  - c) lennot, joilla kuljetetaan välitöntä hoitoa tarvitsevia sairaita tai loukkaantuneita henkilöitä, mukaan lukien ihmishengen pelastamiseksi annettavaan lääketieteelliseen hoitoon liittyvät kiireelliset lennot
  - d) lennot, joiden on välittömästi väistettävä vaarallisia sääolosuhteita
  - e) kiireellisiin hälytystehtäviin osallistuvat lennot
  - f) Open Skies -sopimuksen mukaisesti suoritettavat lennot
  - g) Pajalan lentoaseman (ESUP) säännöllinen lentoliikenne lentopinnoilla FL 100/FL 110 ja niiden alapuolella
  - h) etukäteen sovitut erityislennot.
- 4.4. Jos CBA/TRA-alueelle ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueelle lentää muita ilma-aluksia kohdan 4.3 mukaisesti, CBA/TRA-alueen ja rajat ylittävän toiminnan vaara-alueen hallinnasta vastaavan yksikön on reagoitava asianmukaisesti. Tämä voi käsittää ilmatilan sotilaskäytön tilapäisen rajoittamisen sivu- ja/tai korkeussuunnassa muiden lentojen turvallisuuden varmistamiseksi ICAO Annex 11:n vaatimukset huomioon ottaen.



AGREEMENT BETWEEN THE FINNISH TRANSPORT AND COMMUNICATIONS AGENCY, THE FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY AS AUTHORISED BY THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND, AND THE SWEDISH TRANSPORT AGENCY, SWEDISH CIVIL AVIATION AUTHORITY AS AUTHORISED BY THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN, ON CROSS BORDER OPERATIONS

**Article 1**

*Purpose of this Agreement*

Referring to Article 6 on Authorisation to Competent Authorities of the Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Sweden on Cross Border and FIR Boundary Operations, done at Stockholm on 23 June 2010 (hereinafter the Framework Agreement), the purpose of this Agreement is to agree between the Finnish Civil Aviation Authority as authorised by the Government of the Republic of Finland and the Swedish Civil Aviation Authority as authorised by the Government of the Kingdom of Sweden on the allocation and shared use for military operations of common cross border areas established across the national border and FIR boundary, and of national areas entirely established within the airspace under the jurisdiction of either State, including the regulation of supervision and occurrence reporting.

**Article 2**

*Definitions and Abbreviations*

The definitions listed in Article 2 of the Framework Agreement shall apply to this Agreement. In addition, the definitions listed in Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace and International Civil Aviation Organisation's (ICAO) Documents 7910 and 9713 shall apply for the purpose of this Agreement, unless otherwise stated.

Abbreviations

AMC	Airspace Management Cell
ANSPs	Air Navigation Service Providers
ATC	Air Traffic Control
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Services
AUP/UUP	Airspace Use Plan/ Updated Airspace Use Plan
CAA	Civil Aviation Authority
CBA	Cross Border Area
D	Danger Area
EF (TRA)	Europe Finland
ES (TRA)	Europe Sweden
EUCBA (10)	Europe Cross Border Area
FIR	Flight Information Region
FL	Flight Level
ICAO	International Civil Aviation Organization
LoA	Letter of Agreement
NOTAM	Notice to Airmen
TRA	Temporary Reserved Airspace

**Article 3**

*Applicable Areas*

- (1) The Finnish Civil Aviation Authority shall define the airspace applicable as a CBA in Helsinki FIR and the Swedish Civil Aviation Authority shall define the airspace applicable as a CBA in Sweden FIR respectively. The appropriate CBA is described in Appendix 1 to this Agreement.
- (2) The Finnish Civil Aviation Authority shall define the airspace applicable as D-areas for cross border operations in Helsinki FIR and the Swedish Civil Aviation Authority shall define the airspace applicable as D-areas for cross border operations in Sweden FIR respectively. The appropriate D-area for cross border operations is described in Appendix 1 to this Agreement.

**Article 4**

*Principles Relating to Airspace Use*

The principles concerning the airspace use such as priority allocation rules are specified in Appendix 2 to this Agreement.

**Article 5**

*Authorisation to Air Navigation Service Providers and Air Traffic Services Units*

- (1) The Civil Aviation Authorities authorize appropriate ANSPs or ATS Units to conclude Letters of Agreement concerning specific operational and technical aspects, including pre-tactical and tactical airspace management.
- (2) The Letters of Agreement referred to in paragraph 1 and amendments thereof (attachments included) shall be submitted for approval to the Civil Aviation Authorities.

**Article 6**

*Content of the ANSP or ATS Unit Letters of Agreement*

The Letters of Agreement shall define the rules and procedures regarding the management of the cross border area(s), such as definition of AMC functions, reservation of the CBA/D-areas for cross border operations, CBA/D-areas for cross border operations allocation rules, CBA/D-areas for cross border operations activation and deactivation, ATM related procedures, exchange of information between units, notification procedures, contingency procedures, communication failure procedures, flight plan process, technical aspects and common language.

**Article 7**

*Publication*

The ANSPs shall agree upon the content of all relevant information regarding the cross border area(s) to be published in the Aeronautical Information Publication as defined in Annex 15 to the Chicago Convention.

**Article 8**

*Supervision and Occurrence Reporting*

- (1) The Civil Aviation Authorities shall send each other all incident and occurrence reports concerning the CBA and D-areas for cross border operations and other incident and occurrence reports that may be relevant for safety in the CBA and D-areas for cross border operations.
- (2) The Civil Aviation Authority shall invite the other Civil Aviation Authority to participate in its audits regarding ATM of the CBA and D-areas for cross border operations. The Civil Aviation Authorities shall jointly determine in which audits that other Civil Aviation Authority participates. The representative of that other Civil Aviation Authority shall attend the audits as an observer.
- (3) The Civil Aviation Authority shall send to the other Civil Aviation Authority the audit reports that concern the ATM of the CBA and D-areas for cross border operations. The Civil Aviation Authority shall keep that other Civil Aviation Authority informed about possible corrective actions to be taken by the ANSP of that other State with respect to non-compliances found in the audits.
- (4) Both Civil Aviation Authorities and both ANSPs shall inform each other about proposed changes to the system, rules or procedures that may have significant effects on the ATM of the CBA and D-areas for cross border operations. The Civil Aviation Authorities shall inform each other about the approval of these changes and, upon request, provide necessary further clarification.

**Article 9**

*Amendments and Consultations*

- (1) This Agreement may be amended or revised at any time by mutual written consent of both Civil Aviation Authorities.
- (2) If a Civil Aviation Authority considers it desirable to amend any provisions of this Agreement, it may request consultations with the other Civil Aviation Authority. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed between the Civil Aviation Authorities.
- (3) In a spirit of close co-operation, the Civil Aviation Authorities may at any time request consultations related to the implementation, interpretation, application and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

**Article 10**

*Termination and Suspension*

- (1) This Agreement may be terminated by either Civil Aviation Authority at any time by written notice to the other Civil Aviation Authority. The termination shall become effective one (1) year after the date of receipt of such notice by the other Civil Aviation Authority.
- (2) In the event of war, during a period of emergency or in the interest of public safety, or in other exceptional circumstances, each Civil Aviation Authority has the right to suspend or terminate this Agreement with immediate effect, and shall notify the other Civil Aviation Authority accordingly.
- (3) The Letters of Agreement referred to in paragraph 1 of Article 5 of this Agreement shall contain provisions regarding their suspension and termination.
- (4) In the event that the Framework Agreement is terminated, this Agreement shall be terminated at the same time.

**Article 11**

*Transitional Measures for Agreements Already in Operation*

Arrangements, which are in operation on the date of entry into force of this Agreement, shall be assessed for possible revision in accordance with the provisions set out in this Agreement.

**Article 12**

*Entry into Force*

Upon entry into force, this Agreement shall replace the AGREEMENT BETWEEN THE FINNISH CIVIL AVIATION AUTHORITY AS AUTHORISED BY THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE SWEDISH CIVIL AVIATION AUTHORITY AS AUTHORISED BY THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN ON CROSS BORDER OPERATIONS done at Helsinki and Norrköping on the 5<sup>th</sup> of October 2012.

This Agreement shall enter into force on the thirtieth (30) day after both Civil Aviation Authorities have notified each other that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

For the Finnish Transport and Communications  
Agency, Finnish Civil Aviation Authority as  
authorised by the Government of the Republic of  
Finland

Date 2021- -

Mrs Kirsi Karlamaa  
Director General

For the Swedish Transport Agency, Swedish  
Civil Aviation Authority as authorised by the  
Government of the Kingdom of Sweden

Date 2021- -

Mr Jonas Bjelfvenstam  
Director General

**Appendix 1**

**Cross Border Area  
CBA LAPLAND; EUCBA 10**

Between lower limit of FL 95 and upper limit of FL 660 within an area enclosed by straight lines connecting the following points:

680359N 0234122E  
673943N 0242712E  
672320N 0243801E  
663511N 0244642E  
662732N 0244120E  
661606N 0234044E  
660022N 0222825E  
673338N 0212926E  
680125N 0232850E  
680359N 0234122E

The above area may be published as a combination of several TRAs within each FIR, to provide flexibility in the allocation of airspace and to meet operational requirements.

**D-area for cross border operations  
BOTHNIA;**

Between lower limit of FL 95 and upper limit of FL 660 within an area enclosed by straight lines connecting the following points:

652809N 0231158E  
652228N 0235435E  
651817N 0242453E  
650643N 0241132E  
645428N 0241313E  
644001N 0243123E  
640601N 0232642E  
640226N 0224239E  
632906N 0215245E  
633620N 0212558E  
634224N 0210302E  
650137N 0220919E  
645832N 0222344E  
652142N 0225521E  
652809N 0231158E

The above area may be published as a combination of several D-areas within each FIR, to provide flexibility in the allocation of airspace and to meet operational requirements.

## Appendix 2

### Principles relating to airspace use

Utilization and Monitoring of CBA and D-areas for cross border operations

#### 1. General

CBA and D-areas for cross border operations have been established to perform flights with military aircraft and to practice special operational procedures.

#### 2. Activation Periods

- 2.1. CBA LAPLAND is activated in accordance with national procedures for AMC manageable areas, with notice to be issued not later than one day prior to start of the planned activity. During the winter season, from 15 November until 31 January inclusive, activation of this area is subject to priority for scheduled civil traffic.
- 2.2. BOTHNIA D-areas for cross border operations are activated in accordance with national procedures for AMC manageable areas, with notice to be issued not later than one day prior to start of the planned activity.

#### 3. Reservation and Monitoring

- 3.1. Priorities for reservation of CBA and D-areas for cross border operations should be included in AMC LoA, or other relevant agreement, and are subject to approval by CAAs.
- 3.2. The appropriate AMC shall publish the CBA/TRA operations data for the next day in the Airspace Use Plan/Updated Airspace Use Plan (AUP/UUP). Operational data for the next day of D-areas for cross border operations, or sections thereof, must be published in the AUP/UUP by the national AMC.
- 3.3. The unit responsible for the management of CBA/TRA and D-areas for cross border operations shall notify the competent ATC/ATS units of the beginning and end of the actual utilization within the specified activation periods.
- 3.4. Within the specified activation hours, but outside their actual utilization, CBA/TRA and D-areas for cross border operations are available to the ATC units for controlled flights only after confirmation from the unit responsible for the management of CBA/TRA and D-areas for cross border operations in accordance with the allocation made by the AMC.
- 3.5. To ensure that the training goals can be accomplished, exercise air traffic in the CBA/TRA and D-areas for cross border operations shall be given priority. When the actual military utilization begins, the reserved CBA and D-areas for cross border operations, or parts thereof, must have been cleared from civil traffic by the competent ATC units.

#### 4. Responsibilities

- 4.1. The competent ATC units shall ensure that the air traffic outside the CBA/TRA and D-areas for cross border operations is separated from the CBA/TRA and D-areas for cross border operations boundaries in order to comply with ICAO Annex 11 separation requirements. This does not apply to military flights entering the CBA/TRA and D-areas for cross border operations.
- 4.2. Training flights within CBA/TRA and D-areas for cross border operations shall maintain a lateral distance of not less than 2.5 NM from the outer boundary of the activated airspace. A vertical distance of 500ft is to be maintained if the upper/lower limit of reserved airspace is an intermediate level (e.g. FL245) below FL 290. At FL 290 or above the vertical distance from the boundary must be 1000 ft.

The responsibility for maintaining the applicable horizontal and vertical distances within the CBA/TRA and D-areas for cross border operations rests with the pilots concerned.

- 4.3. While CBA/TRA is used, the competent ATC units should, in accordance with the definition of CBA/TRA and D-areas for cross border operations and subject to the actual use of the volume of

airspace, laterally and/or vertically, have the possibility to allow other traffic to transit, under ATC clearance. Additionally, the following exempted flights should be allowed to enter the area in accordance with applicable international agreements and national legislation:

- a) Flights for which the pilot declares an emergency or which apparently are in an emergency.
  - b) Flights engaged in search and rescue operations.
  - c) Flights carrying sick or injured persons requiring immediate medical assistance, including flights urgently required for lifesaving medical care.
  - d) Flights requiring measures to avert imminent hazards imposed by dangerous weather phenomena.
  - e) Flights involved in Quick Response Alert.
  - f) Flights conducted in accordance with the Treaty on Open Skies.
  - g) Scheduled traffic to/from Pajala airport (ESUP) to operate FL 100/FL110 and below.
  - h) Special flights subject to agreement in advance.
- 4.4. If a flight penetrates a CBA/TRA and D-area for cross border operations according to paragraph 4.3 above, the unit responsible for the management of the CBA/TRA and D-area for cross border operations shall respond appropriately. This may include temporary lateral and/or vertical limitations in the military use of airspace to ensure the safety of those flights, considering the requirements of ICAO Annex 11.