



Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

Parecer

Proposta de Resolução n.º 68/XII/3.^a

Autora: Maria Gabriela
Canavilhas

Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB), assinado em Lisboa, em 17 de maio de 2013



Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA AUTORA DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV - PARECER

PARTE I – CONSIDERANDOS

Nota introdutória

Ao abrigo do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa e do n.º 1 do artigo 198.º do Regimento da Assembleia da República, o Governo apresentou a Proposta de Resolução n.º 68/XII/3.^a, que aprova o “Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB), assinado em Lisboa, em 17 de maio de 2013”

O conteúdo da Proposta de Resolução n.º 68/XII/3.^a está de acordo com o previsto na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa e preenche os requisitos formais aplicáveis.

Por determinação da Senhora Presidente da Assembleia da República, de 18 outubro de 2013, a referida Proposta de Resolução n.º 68/XII/3.º baixou à Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas para emissão de parecer, tendo a mesma sido distribuída em 22 de outubro do corrente.

O Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB), assinado em Lisboa, em 17 de maio de 2013, vem autenticado nas línguas portuguesa, castelhana e inglesa.

a) Forma e conteúdo

A estrutura do presente parecer é semelhante a pareceres similares e procura sintetizar as principais linhas normativas do Acordo, seguindo de perto a sua sistemática.

Quanto à forma encontrada para a sua estruturação, esta incide em primeiro lugar em considerações genéricas onde se inclui o quadro jurídico internacional, comunitário e os acordos bilaterais firmados entre Portugal e Espanha neste específico

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

domínio, e depois numa análise do objeto do próprio Acordo em presença, percorrendo-se os aspetos mais relevantes em que o mesmo se decompõe, dado que o mesmo constitui a definição da base jurídica e institucional para a criação do SW FAB entre as Partes.

b) Considerações gerais

b.i) Do Direito Internacional e Comunitário aplicáveis

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, de que as Partes são signatárias estando por conseguinte vinculadas a este instrumento de direito internacional público;

O Direito da União Europeia relativo à criação do Céu Único Europeu, e especificamente o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, atinente à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, a fim de melhorar o desempenho e sustentabilidade do sistema de aviação europeu e pelo Regulamento (UE) n.º 176/2011 da Comissão, de 24 de fevereiro de 2011, concernente às informações a fornecer antes da criação e modificação de um bloco funcional de espaço aéreo;

As condições decorrentes a que as Partes se obrigaram em virtude dos acordos regionais concluídos no seio da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e dos acordos regionais existentes à data da entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu, em particular os que envolvem países terceiros;

A declaração dos Estados-Membros da União Europeia sobre as questões militares relacionadas com o Céu Único Europeu (JO L 96/9 de 31.03.2004), juntamente com a salvaguarda dos interesses essenciais da política de segurança e

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

defesa dos Estados-Membros da UE, tal como previsto no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, a fim de melhorar o desempenho e sustentabilidade do sistema de aviação europeu;

b.ii) Dos Acordos, Protocolos, Declarações e Memorandos Luso-espanhóis

Memorando de Entendimento entre o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I.P.), a Dirección General de Aviación Civil (DGAC), a Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), a Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal – E.P.E. e a Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), assinado em 17 de março de 2009, em Amesterdão;

Acordo de Cooperação entre as Autoridades Supervisoras Nacionais NSA Cívicas, espanholas e portuguesas, para a realização conjunta de funções das NSA no quadro do Céu Único Europeu, assinado em 25 de fevereiro de 2010, em Madrid, e o Acordo entre as Autoridades Supervisoras Nacionais Cívicas da República Portuguesa e do Reino de Espanha relativo ao estabelecimento do SW FAB, assinado em 17 de maio de 2012, em Madrid;

Quadro de cooperação entre os dois principais prestadores de serviços de tráfego aéreo, a Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) e a Navegação Aérea de Portugal - NAV Portugal - E.P.E., baseado no Memorando de Cooperação, assinado em 16 de maio de 2001, em Madrid, e o Acordo-Quadro para o estabelecimento do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste entre a Navegação Aérea de Portugal - NAV Portugal - E.P.E. e a Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), assinado em 18 de junho de 2012, em Madrid;

Quadro existente entre a Força Aérea Espanhola e a Força Aérea Portuguesa decorrente do "Protocolo de Cooperação entre o Ministério da Defesa Nacional da República Portuguesa e o Ministério da Defesa do Reino de Espanha" assinado em 26 de outubro de 1998, em Lisboa, do "Acordo Técnico de cooperação e apoio mútuo

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

entre os Sistemas de Defesa Aérea do Reino de Espanha e da República Portuguesa", assinado em 5 de maio de 1997, em Lisboa, e em 13 de maio de 1997, em Madrid, e do "*Acordo Técnico relativo a facilidades mútuas para o sobrevoo e aterragem das aeronaves militares do Reino de Espanha e da República Portuguesa*", assinado em 4 de novembro de 2004, em Madrid, e em 24 de novembro de 2004, em Lisboa;

Acordo para o estabelecimento do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB) entre o Instituto de Meteorologia, I.P., de Portugal, atualmente designado por Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I.P. e a Agência Estatal de Meteorologia (AEMET), assinado em 15 de junho de 2012, em Lisboa, e em 20 de junho 2012, em Madrid;

Declaração Conjunta entre o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I.P.) e a Dirección General de Aviación Civil (DGAC) sobre a iniciativa do SW FAB, assinada em 17 de maio de 2012, em Madrid;

b.iii) Das Finalidades

Com a criação do Céu Único Europeu em 2004 iniciou-se um processo visando o aumento da capacidade dos serviços de navegação aérea dentro da União Europeia, o qual veio permitir que os aviões comerciais passassem por corredores mais eficientes, economizando tempo e combustível ao mesmo tempo que se garante elevados níveis de segurança operacional por toda a Europa;

O presente Acordo insere-se precisamente nessa política europeia cuja finalidade reside na organização do espaço aéreo europeu de uma forma mais racional e segura, eliminando ou reduzindo as ineficiências resultantes da sua atual fragmentação;

Os objetivos em questão passam, designadamente, pela instituição de blocos funcionais do espaço aéreo, que devem substituir, a curto prazo, a atual estrutura fragmentada do espaço aéreo da União Europeia, numa crescente cooperação entre as autoridades da aviação, as autoridades de supervisão nacionais e os prestadores de serviços de navegação aérea, tendo em vista atingir a capacidade e a eficácia necessárias da rede de gestão do tráfego aéreo no céu único europeu, mantendo um

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

nível de segurança elevado e contribuindo para o desempenho global do sistema de transporte aéreo e para a redução do impacto ambiental;

O Acordo em presença tem em vista a criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB), comum a Portugal e a Espanha, redefinindo a configuração e gestão desse espaço aéreo, o qual inclui a FIR (Região de Informação de Voo) de Lisboa e as UIR (Região Superior de Informação de Voo) de Madrid, Barcelona e Ilhas Canárias.

De notar, porém, segundo o previsto no n.º 5 do artigo 4.º, a exclusão do Acordo em análise do espaço aéreo da ilha de Santa Maria, o Centro de Controlo Aéreo do Atlântico, o qual administra a FIR Oceânica de Santa Maria, uma das maiores e mais importantes regiões de informação de voo do mundo, cuja inclusão deve ser decidida pela República Portuguesa até 31 de Dezembro de 2014.

c) Do Objeto do Acordo

Na parte substantiva do Acordo verifica-se que este se encontra sistematizado em 39 artigos, organizado em 15 capítulos: I. Objeto e âmbito, II. Segurança operacional, III. Órgãos de funcionamento, IV. Harmonização, V. Espaço aéreo, VI. Prestação de serviços de navegação aérea, VII. Certificação e supervisão, VIII. Designação, IX. Cooperação civil e militar, X. Desempenho, XI. Tarifação, XII. Acidentes e incidentes graves, XIII. Planos de contingência, XIV. Responsabilidade civil, e XV. Disposições finais.

c.i) Do articulado

Como vem afirmado no artigo 1.º, o presente Acordo não cria uma organização internacional com personalidade jurídica internacional (alínea 3), antes cria um Bloco Funcional do Espaço Aéreo do Sudoeste (alínea 1). Nos termos do citado preceito, o Acordo *sub judice* define as condições gerais e de funcionamento segundo as quais as Partes têm de assegurar a gestão do tráfego aéreo e a prestação de serviços de navegação aérea no Bloco Funcional Espaço Aéreo do Sudoeste, doravante SW FAB. Também não afeta as obrigações dos Estados em matéria de busca e salvamento, nem prejudica as competências das Partes relativas aos interesses essenciais da política de segurança e defesa. Por força do mesmo artigo,

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

não ficam sujeitas ao Acordo as seguintes matérias: i) Soberania; ii) Aeronaves do Estado na aceção do artigo 3.º da Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944; iii) Segurança e defesa nacionais, incluindo formação e quaisquer outras atividades operacionais; iv) Operações de busca e salvamento; v) Questões de propriedade e controlo dos prestadores de serviços de navegação aérea; vi) e Participação de uma das Partes, sem a outra, em qualquer outro FAB.

No artigo 2.º dedicado às definições, de destacar por serem menos comuns e mais atinentes à linguagem específica do próprio Acordo, a alínea m) onde "Bloco Funcional de Espaço Aéreo (FAB)" vem definido como sendo um bloco de espaço aéreo baseado em requisitos operacionais e definido independentemente das fronteiras nacionais, no qual a prestação de serviços de navegação aérea e as funções conexas são orientadas para o desempenho e otimizadas tendo em vista introduzir, em cada Bloco Funcional de Espaço Aéreo, uma cooperação reforçada entre os prestadores de serviços de navegação aérea; e a alínea s) "Espaço Aéreo do SW FAB", onde este se define como sendo o espaço aéreo que abrange o espaço aéreo aplicável de cada Parte.

Sobre os objetivos do SW FAB, o artigo 3.º delimita-os no horizonte de se alcançar um desempenho ótimo nas áreas relacionadas com a segurança, a sustentabilidade ambiental, a capacidade, a relação de custo-eficácia, a eficiência de voo e também a eficácia das missões militares, através da configuração do espaço aéreo e da organização da gestão do tráfego aéreo no espaço aéreo em questão, independentemente das fronteiras existentes.

Relativamente ao Espaço Aéreo do SW FAB, dispõe o artigo 4.º que o mesmo é constituído por: i) FIR Lisboa (FL245/UNL); ii) UIR Madrid (FL245/UNL); iii) UIR Barcelona (FL245/UNL); iv) e UIR Ilhas Canárias (FL245/UNL). Mais dispõe este preceito que qualquer alteração ou modificação da delimitação do espaço aéreo SW FAB deverá ser acordado entre Portugal e Espanha e informada a Comissão Europeia. De relevar como assaz importante a **ressalva prevista no n.º 5 do referido artigo 4.º que em relação à FIR de Santa Maria, a República Portuguesa tomará uma decisão sobre a sua inclusão no espaço aéreo do SW FAB, o mais tardar até 31 de dezembro de 2014.**

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

Enquanto o artigo 5.º trata da soberania estabelecendo que o presente Acordo não a prejudica relativamente sobre o espaço aéreo sobrejacente aos territórios das Partes, o artigo 6.º estabelece que em matéria de segurança e defesa este Acordo não prejudica os respetivos interesses nacionais das Partes nestes domínios, nem impede que uma Parte aplique medidas desde que as mesmas sejam necessárias para salvaguardar os interesses essenciais da política de segurança ou de defesa. Mais acrescenta que cada Parte terá o direito de salvaguardar as operações de segurança e defesa, a formação e quaisquer outras atividades relacionadas com o seu Tráfego Aéreo Operacional, em conformidade com o respetivo Direito interno, sempre que a aplicação deste Acordo afete negativamente o seu desempenho seguro e eficiente.

Nas relações com terceiros, os respetivos espaços aéreos internacionais de Portugal e Espanha são da competência reservada de cada uma das jurisdições, segundo o disposto no artigo 7.º.

Entrando no capítulo da segurança operacional, as Partes comprometem-se não só a cooperar e adotar medidas para garantir que o SW é criado e gerido de forma segura, como também em conjunto assegurar o desenvolvimento e a definição de uma política de segurança operacional comum neste espaço aéreo, como vem previsto no artigo 8.º.

Não tendo personalidade jurídica, o SW FAB, nos termos do artigo 9.º, é composto pelos seguintes órgãos: i) Conselho, ii) Comité de autoridades supervisoras, iii) e Conselho Operacional.

Enquanto o 10.º define o Conselho como órgão de decisão conjunta para efeitos de aplicação, funcionamento e posterior desenvolvimento do presente Acordo, estabelecendo também a sua composição e a duração anual e alternada dos mandatos da presidência, o artigo 11.º determina as suas funções. Nos termos deste normativo cabe ao Conselho dirigir o SW FAB e, entre outros tomar decisões no sentido de: i) definir a política e os objetivos estratégicos para o desenvolvimento do SW FAB, avaliar os resultados alcançados em termos de desempenho e adotar as medidas apropriadas, se necessário; ii) assegurar a aplicação deste Acordo e examinar a evolução do cumprimento dos objetivos do SW FAB; iii) assegurar a criação, o desenvolvimento e a direção do SW FAB em conformidade com todos os

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

requisitos aplicáveis constantes da legislação relativa ao Céu Único Europeu e da legislação nacional de cada uma das Partes; iv) definir o desenvolvimento da coordenação civil e militar; v) definir as modalidades da cooperação na aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo; vi) apoiar a harmonização das normas e procedimentos pertinentes; vii) aprovar a política de segurança operacional comum do SW FAB proposta pelo Comité das Autoridades Supervisoras; viii) acordar a política comum de gestão do espaço aéreo para o SW FAB; ix) facilitar o processo conjunto de designação dos prestadores de serviços de navegação aérea, estabelecendo as bases para a criação dos mecanismos de designação conjunta; x) assegurar o desenvolvimento e a coordenação dos planos de contingência no espaço aéreo do SW FAB; xi) adotar as suas normas de procedimento e o seu estatuto e aprovar as normas de procedimento e os estatutos do Comité das Autoridades Supervisoras, do Conselho Operacional e do Fórum de Consulta das Partes Interessadas; xii) assegurar a coordenação do SW FAB com os blocos funcionais de espaço aéreo adjacentes; xiii) coordenar as posições das Partes no que respeita à aplicação dos acordos internacionais relacionados com o trabalho da OACI, do EUROCONTROL, da Comissão Europeia, da Agência Europeia para a Segurança da Aviação e de qualquer outra organização internacional que atue no âmbito dos serviços de navegação aérea; xiv) assegurar a consulta das Partes Interessadas do SW FAB, quando tal se afigure apropriado, através do Fórum de Consulta das Partes Interessadas; xv) propor emendas a este Acordo; xvi) aprovar as propostas dos Comités e dos Grupos de Trabalho criados ao abrigo do presente Acordo; e xvii) aprovar o relatório anual do SW FAB, elaborado pelo Conselho Operacional, tendo também em consideração as opiniões do Comité das Autoridades Supervisoras sobre o projeto de relatório anual.

Não sendo um órgão do SW FAB, está previsto no Acordo (artigo 12.º) a existência de um órgão de consulta do Conselho designado *Fórum de Consulta das Partes Interessadas*, o qual presta assessoria relativamente à aplicação do SW FAB.

O Comité das Autoridades Supervisoras, de que se ocupa o artigo 13.º, e cuja composição integra um representante de cada NSA, incluindo as autoridades militares, se não forem uma NSA, e pelas autoridades supervisoras para a meteorologia aeronáutica das Partes, tem como tarefa principal a abordagem de todos os assuntos

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

relacionados com a supervisão, o desempenho e a harmonização do SW FAB e executar outras tarefas que lhe sejam confiadas pelo Conselho.

Para gerir o funcionamento técnico e operacional do SW FAB é criado, nos termos do artigo 14.º, o Conselho Operacional que tem como funções: i) assegurar a execução das políticas e dos objetivos definidos pelo Conselho; ii) assegurar a cooperação entre prestadores de serviços de tráfego aéreo em rota com o objetivo de obter uma melhor e crescente prestação transfronteiriça de serviços de tráfego aéreo; iii) apoiar o Gestor da Rede no desenvolvimento e nas atividades em curso do Plano Estratégico de Rede e do Plano de Operações de Rede; iv) assegurar o desenvolvimento da coordenação civil e militar; v) propor ao Conselho as modalidades de cooperação na gestão do espaço aéreo, incluindo a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo; vi) assegurar a coordenação operacional do SW FAB com os blocos funcionais de espaço aéreo adjacentes; vii) propor, desenvolver e pôr em prática um Plano Comum para o Desenvolvimento de Projetos no âmbito do SW FAB, a ser aprovado pelo Conselho; viii) preparar e coordenar o relatório anual do SW FAB; ix) propor e definir uma política comum de gestão do espaço aéreo para ser posteriormente aprovada pelo Conselho; x) apoiar o Conselho na aplicação do presente Acordo; xi) e informar o Conselho.

No que respeita à harmonização, domínio a que corresponde o capítulo 4.º e que enforma apenas do artigo 15.º, vem disposto que as Partes deverão assegurar, quando tal se afigure exequível, sinergias reguladoras e abordagens coerentes com as normas e padrões aplicados no âmbito do SW FAB, sendo que até se atingir esse desiderato continuam a aplicar-se as normas, os procedimentos e padrões nacionais em vigor nas Partes.

No que tange à configuração e gestão do espaço aéreo do SW FAB, dispõe o artigo 16.º que as Partes deverão assegurar a coordenação da configuração e gestão de um espaço aéreo do SW FAB sem discontinuidades, bem como a execução coordenada da gestão do fluxo de tráfego aéreo e da gestão da capacidade (ATFM) tendo em conta os processos de colaboração internacionais, os aspetos e requisitos da segurança e defesa nacionais, independentemente das fronteiras existentes. O n.º 2 deste preceito determina em particular que o desenvolvimento da política comum de gestão do espaço aéreo, em estreita cooperação entre as autoridades civis e militares,

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

deve assegurar; i) a harmonização da estrutura do espaço aéreo do SW FAB para facilitar um espaço aéreo sem descontinuidades; ii) a configuração da estrutura do espaço aéreo do SW FAB de acordo com os principais fluxos de tráfego aéreo, garantindo uma utilização ótima do espaço aéreo e assegurando, também, a eficácia da missão militar; iii) a análise conjunta das modificações relativas ao espaço aéreo do SW FAB e que afetem o desempenho ao nível do SW FAB; e iv) a criação coordenada de zonas transfronteiriças e a elaboração de instrumentos que tenham por objeto a delegação dos ATS entre os prestadores de serviços de tráfego aéreo. Por seu turno, o n.º 3 dispõe que as Partes deverão assegurar a colaboração civil e militar nos processos decisórios cooperativos a estabelecer com o Gestor de Rede.

No domínio da prestação de serviços de navegação aérea, estabelece o artigo 17.º que devem ser prestados os serviços e funções seguintes: i) Serviços de Tráfego Aéreo; ii) Serviços de Comunicação, Navegação e Vigilância; iii) Serviços Meteorológicos; iv) Serviços de Informação Aeronáutica; v) Gestão do Espaço Aéreo; e vi) Gestão dos Fluxos de Tráfego Aéreo. De realçar, no âmbito deste dispositivo, a norma do seu n.º 3, segundo a qual as Partes deverão trabalhar tendo em vista sistemas técnicos harmonizados e interoperáveis que permitam um desenvolvimento rentável das infraestruturas para a prestação, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, civis e militares, de serviços de gestão do tráfego aéreo, serviços de comunicação, navegação e vigilância, e de serviços meteorológicos, bem como a norma do n.º 6, pois vem estatuir que no caso de acordos escritos ou instrumentos jurídicos equivalentes entre os prestadores de serviços de navegação aérea das Partes do SW FAB e outros prestadores de serviços de navegação aérea de Estados vizinhos, a Parte em causa deverá assegurar que tais acordos escritos não afetam este Acordo e são transmitidos ao Conselho.

A prestação transfronteiriça de serviços de navegação aérea encontra-se prevista no artigo 18.º, o qual determina que, após aprovação de um espaço aéreo transfronteiriço do SW FAB, os referidos serviços sejam prestados com base em instrumentos específicos escritos entre prestadores de serviços de navegação aérea designados e aprovados pelo Comité das Autoridades Supervisoras.

O princípio, no respeitante à certificação e supervisão, é o de que, nos termos do artigo 19.º, as Partes asseguram que as suas autoridades supervisoras nacionais

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

civis celebram instrumentos adequados para a cooperação em matéria de supervisão e vigilância dos prestadores de serviço de navegação aérea no espaço aéreo do SW FAB e que as suas práticas estão harmonizadas, acrescentado o n.º 4 deste mesmo preceito que as Partes deverão reconhecer mutuamente as funções de supervisão das autoridades supervisoras nacionais da outra Parte, bem como os resultados dessas funções.

Relativamente à designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo e de serviços meteorológicos, dispõe o artigo 20.º que as Partes deverão criar um mecanismo comum para a designação conjunta dos prestadores de serviços de tráfego aéreo no SW FAB e das suas áreas de responsabilidade. Porém, até que tal mecanismo comum seja criado, qualquer prestador de serviços de tráfego aéreo designado por uma Parte deverá ser considerado como tendo sido designado conjuntamente pelas Partes a partir da data da notificação da designação à outra Parte. No entanto, cada Parte deverá ter direito de revogar ou alterar a designação de um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo para prestar serviços de tráfego aéreo em todo ou numa parte do seu espaço aéreo aplicável. Este preceito estabelece também que as Partes deverão assegurar a cooperação entre os prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica. Cada Parte pode ainda, segundo o mesmo normativo, designar prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica, em regime de exclusividade, em todo ou numa parte do espaço aéreo sob sua responsabilidade, devendo disso informar o Conselho

Na sensível questão da coordenação civil e militar, dispõe o artigo 21.º que as Partes deverão assegurar a formalização dos mecanismos de consulta e coordenação, adequados, entre as autoridades civis e militares competentes e entre estas e as partes interessadas relevantes sobre temas de interesse comum que afetem o SW FAB. Mais se preceitua que para a prestação de serviços transfronteiriços no espaço aéreo do SW FAB, as Partes deverão assegurar uma coordenação estreita entre ANSP civis e as autoridades militares.

O artigo 22.º prevê a utilização flexível do espaço aéreo, estatuidando que as Partes deverão cooperar ao nível jurídico, operacional e técnico tendo em vista a aplicação eficiente e coerente do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, tendo em conta as necessidades civis e militares. Estas deverão assegurar a conclusão de

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

acordos comuns e a definição de procedimentos harmonizados entre os prestadores de serviços de tráfego aéreo civis e militares, bem como assegurar que as autoridades civis e militares coordenam a gestão estratégica, pré-tática e tática do espaço aéreo. Mais se acrescenta que o presente Acordo não afeta o direito de cada uma das Partes aplicar o conceito de utilização flexível do espaço aéreo ao reservar, restringir ou de outro modo organizar volumes determinados de espaço aéreo que se estendam através do seu espaço aéreo aplicável, para utilização exclusiva ou específica dos utilizadores militares e/ou aeronaves operadas como Tráfego Aéreo Operacional.

Enquanto sobre o desempenho, as Partes, nos termos do artigo 23.º, têm como objetivo elaborar e adotar um plano de desempenho conjunto para o SW FAB, consistente com os objetivos de desempenho fixados para toda a União Europeia, e um sistema de incentivos apropriado, tendo em conta as necessidades de segurança e defesa, já no que respeita á tarificação, dispõe o artigo 24.º que as mesmas deverão esforçar-se por desenvolver e aplicar princípios de regulação da política de tarificação no SW FAB, comuns, tendo em conta a possibilidade de isenções nacionais.

Previsto no presente Acordo está também a problemática associada a acidentes e incidentes graves. Nos termos do n.º 1 do artigo 25.º, cada Parte procederá a uma investigação de segurança às circunstâncias dos acidentes ou incidentes graves ocorridos no seu território e em áreas sob sua responsabilidade. Em caso de acidente ou incidente grave que envolva uma aeronave militar, deverão observar-se os regulamentos nacionais aplicáveis. O n.º2 do referido artigo estatui que os órgãos ATS das Partes, as autoridades envolvidas deverão, a pedido da Parte na qual ocorreu o acidente ou incidente grave, dar-lhe os materiais necessários (por exemplo, registos de dados de radar, transcrições de gravações) e facultar-lhe o acesso aos mesmos, a fim de permitir a realização de uma investigação de segurança ao acidente ou incidente grave. Por sua vez o n.º 3 determina que para permitir uma investigação eficaz e sem obstáculos, uma Parte deverá permitir que a outra Parte, que dirige a investigação, realize no seu território as investigações de segurança necessárias. Finalmente, o n.º 4 preceitua que a outra Parte deverá ter a oportunidade de nomear observadores para estarem presentes na investigação de segurança iniciada pela Parte em cujo território tenha ocorrido o acidente ou incidente grave.



Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

Em matéria de notificação de acidentes e incidentes e difusão da informação, o princípio geral, nos termos do artigo 26.º é o de que as Partes deverão dispor de mecanismos adequados de notificação de acidentes e incidentes, em conformidade com as normas internacionais e europeias, e deverão fomentar um ambiente reforçado de reporte voluntário / cultura justa.

Sobre os planos de contingência, vem regulado no artigo 27.º que os prestadores de serviços de navegação aérea designados pelas Partes deverão coordenar os seus planos de contingência para os serviços de navegação aérea prestados no SW FAB, estabelecendo, em particular, os procedimentos entre os órgãos ATS, os prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica e as autoridades em causa. Os planos de contingência deverão ser desenvolvidos, entre outros, em conformidade com os requisitos do Céu Único Europeu e a legislação nacional.

O artigo 28.º dispõe sobre responsabilidade civil, estabelecendo que em caso de dolo ou negligência, as Partes são responsáveis pelos danos causados por elas, por um dos seus agentes ou por qualquer outra pessoa que atue em seu nome, no exercício de qualquer atividade ao abrigo deste Acordo. O Direito aplicável aos litígios emergentes de responsabilidade civil deverá ser o Direito interno da Parte na qual os danos foram causados.

Em matéria de disposições finais a que corresponde o Capítulo 15, de referir que nos termos do artigo 29.º, este Acordo não prejudica os direitos e as obrigações decorrentes de outras convenções internacionais, das quais as Partes sejam parte, designadamente da Convenção de Chicago.

A solução para controvérsias vem regulada no artigo 30.º, sendo que qualquer controvérsia relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo será, na medida do possível, solucionada através de negociações, por via diplomática, a qual se não for solucionada no prazo de seis meses, a controvérsia deverá ser submetida, a pedido de uma das partes na controvérsia, a um tribunal arbitral *ad hoc*, cuja designação para a sua composição vem definida neste preceito, bem como os procedimentos a que deve obedecer.

Nos termos do artigo 34.º, o Acordo entrará em vigor trinta dias após a receção da última notificação, por escrito e por via diplomática, informando que foram



Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

cumpridos os requisitos de Direito interno de cada uma das Partes necessários para o efeito, devendo as Partes informar a Comissão Europeia, os FAB adjacentes e os Estados vizinhos da sua entrada em vigor e da data da entrada em operação do SW FAB. A adesão a este instrumento, conforme previsto no artigo 33.º, está aberto à a partir da data em que entra em vigor, sendo que os Estados que não sejam parte apresentam o seu pedido ao Conselho através do ponto de contato do SW FAB, o qual deverá ser aceite por mútuo acordo das Partes.

A suspensão, retirada e denúncia do Acordo é matéria que se encontra regulada nos artigos 35.º, 36.º e 37.º, respetivamente, seguindo de perto a disciplina normal para este tipo de instrumentos e que passa pelo aviso prévio mediante notificação fundamentada, devendo a Parte que toma a iniciativa suportar os custos resultantes dessas ações se as praticar.

Todas as notificações ao abrigo do presente Acordo, segundo o artigo 38.º, deverão ser efetuadas em inglês e por escrito, salvo acordo em contrário. Em conformidade com o disposto no artigo 83.º da Convenção de Chicago, e nos termos do artigo 39.º, o presente Acordo deverá ser registado junto da Organização de Aviação Civil Internacional.

PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA AUTORA DO PARECER

Este Acordo constitui um novo instrumento que representa por si só um novo contributo para o reforço das relações bilaterais entre Portugal e Espanha, atingindo-se agora a configuração, sempre importante, do espaço aéreo e a organização da gestão do tráfego aéreo no espaço aéreo em questão, independentemente das fronteiras existentes.

Em face da prevista colaboração civil e militar nos processos decisórios nas áreas relacionadas com a segurança, a sustentabilidade ambiental, a capacidade, a relação de custo-eficácia, a eficiência de voo e também a eficácia das missões militares, através da configuração do espaço aéreo e da organização da gestão do tráfego aéreo no espaço aéreo nos dois países da Península Ibérica, o Acordo em

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

presença traduz-se num ganho efetivo não só para os estados peninsulares, como também para a segurança da aviação comercial, eficácia das missões militares e para o próprio ambiente.

Parte III – CONCLUSÕES

1- Nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa e do n.º 1 do artigo 198.º do Regimento da Assembleia da República, o Governo apresentou a Proposta de Resolução n.º 68/XII/3.ª, que aprova o “Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB), assinado em Lisboa, em 17 de maio de 2013”.

2 - A referida Proposta de Resolução n.º 68/XII/3.ª baixou à Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas para emissão do competente Parecer, por determinação da Senhora Presidente da Assembleia da República.

3 - O Parecer incide sobre considerações gerais e analisa com detalhe o articulado do Acordo entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (SW FAB), assinado em Lisboa, em 17 de maio de 2013.

4 - O Acordo em presença não cria uma organização internacional com personalidade jurídica internacional, antes cria um Bloco Funcional do Espaço Aéreo do Sudoeste. Não tendo personalidade jurídica, o SW FAB é, contudo, composto por órgãos que lhe dão suporte, designadamente, o Conselho, o Comité de Autoridades Supervisoras e o Conselho Operacional.

Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas

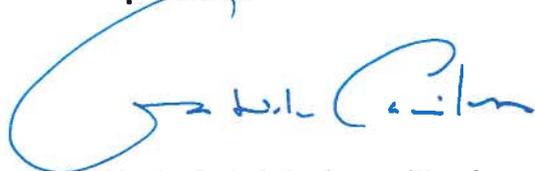
5 – Do Acordo é ressalvada a FIR de Santa Maria, sobre a qual a República Portuguesa tomará uma decisão relativamente sua inclusão no espaço aéreo do SW FAB, o mais tardar até 31 de dezembro de 2014.

Parte IV - PARECER

Considerando o enquadramento, a análise do articulado e as conclusões que antecedem, a Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas, tendo analisado a Proposta de Resolução n.º 68/XII/3.ª, é de parecer que a mesma reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser apreciada e votada em Plenário.

Palácio de S. Bento, 21 de janeiro de 2014

A Deputada Autora do Parecer



(Maria Gabriela Canavilhas)

O Presidente



(Sérgio Sousa Pinto)