

nos termos desta, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 — Os titulares de alvará das escolas de condução existentes à data da entrada em vigor da presente lei dispõem de 180 dias para comprovar perante o IMT, I. P., o requisito referido no artigo 18.º, sob pena de revogação do alvará pelo IMT, I. P., com as consequências previstas para a revogação da licença de exploração de escolas de condução.

3 — As empresas exploradoras de escolas de condução que possuam veículos licenciados para a instrução antes da entrada em vigor da presente lei devem proceder ao registo no Documento de Identificação do Veículo da adaptação e transformação do veículo para o ensino da condução, antes de o submeterem a inspeção periódica, nos termos do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho.

4 — As licenças de subdiretor de escola de condução emitidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, valem como certificados de diretor de escola de condução nos termos da presente lei, devendo ser substituídas oficiosamente e gratuitamente no momento da revalidação da respetiva licença de instrutor.

5 — As licenças de instrutor de condução e as licenças de diretor emitidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, valem como títulos profissionais de instrutor e certificados de diretor de escola de condução, respetivamente, nos termos da presente lei.

6 — Os instrutores de condução cujas licenças caducaram ao abrigo do regime previsto no Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, beneficiam do regime previsto no n.º 5 do artigo 47.º da presente lei.

7 — Os instrutores habilitados antes da entrada em vigor da presente lei podem substituir, por uma única vez, a frequência do curso de atualização de instrutor pela frequência, com aproveitamento, do curso de formação pedagógica de formador.

8 — Os instrutores de condução que tenham obtido a modalidade de teoria da condução ao abrigo do Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, ficam dispensados da prova teórica de disposições específicas no processo de habilitação à condução das categorias A1, A2 e A.

9 — Os instrutores de condução que tenham obtido a modalidade de técnica da condução ao abrigo do Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, ficam dispensados da prova teórica de disposições específicas no processo de habilitação à condução das categorias C1, C, D1 e D.

10 — Os instrutores habilitados antes da entrada em vigor da presente lei que participem na formação prática dos candidatos a instrutor prevista no n.º 4 do artigo 38.º devem possuir certificação pedagógica de formador.

11 — As entidades formadoras autorizadas à data da entrada em vigor da presente lei devem obter, no prazo de um ano, certificação nos termos do artigo 57.º

12 — O incumprimento do disposto no número anterior determina a caducidade do reconhecimento.

#### Artigo 76.º

##### Norma revogatória

São revogados:

a) O Decreto-Lei n.º 86/98, de 3 de abril, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 51/98, de 18 de agosto, pelo Decreto-Lei n.º 315/99, de 11 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 127/2004, de 1 de junho;

b) O Decreto Regulamentar n.º 5/98, de 9 de abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto Regulamentar n.º 20/2000, de 19 de dezembro, e pelo Decreto Regulamentar n.º 22/2004, de 7 de junho;

c) A Portaria n.º 790/98, de 22 de setembro, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 528/2000, de 28 de julho.

#### Artigo 77.º

##### Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor 90 dias após a data da sua publicação.

Aprovada em 24 de janeiro de 2014.

O Presidente da Assembleia da República, em exercício, *Guilherme Silva*.

Promulgada em 5 de março de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 10 de março de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

#### Resolução da Assembleia da República n.º 25/2014

**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.**

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar 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, cujo texto, nas versões autenticadas, nas línguas portuguesa, castelhana e inglesa, se publica em anexo.

Aprovada em 24 de janeiro de 2014.

O Presidente da Assembleia da República, em exercício, *Guilherme Silva*.

#### **ACORDO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E O REINO DE ESPANHA PARA A CRIAÇÃO DO BLOCO FUNCIONAL DE ESPAÇO AÉREO DO SUDOESTE (SW FAB)**

##### Preâmbulo

A República Portuguesa e o Reino de Espanha, doravante referidas como «Partes», tendo em consideração o Direito da União Europeia relativa à criação do Céu Único Europeu, e em particular o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo 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, relativo às informações a fornecer antes da criação e modificação de um bloco funcional de espaço aéreo;

Considerando que com a criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste (doravante designado como o SW FAB), independentemente das fronteiras existentes, as Partes têm por objetivo otimizar a capacidade, a eficácia e a eficiência da rede de gestão do tráfego aéreo, minimizar o impacto ambiental, ao mesmo tempo que mantêm um nível elevado de segurança, e alcançar, em geral, resultados positivos para os interesses económicos públicos;

Reconhecendo as obrigações das Partes enquanto signatárias da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

Reconhecendo que as Partes deverão cumprir as condições decorrentes 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;

Reconhecendo que a conclusão de um acordo entre os Estados sobre a criação de um Bloco Funcional de Espaço Aéreo não deverá prejudicar nem o princípio da soberania completa e exclusiva de cada Estado sobre o espaço aéreo sobrejacente ao seu território, nem a capacidade de cada Estado exercer as suas prerrogativas em matéria de segurança e defesa no seu espaço aéreo nacional;

Reconhecendo que as autoridades supervisoras nacionais de cada Parte deverão criar os instrumentos adequados para uma estreita cooperação mútua que garanta uma supervisão adequada dos prestadores de serviços de navegação aérea no espaço aéreo do SW FAB;

Reconhecendo a declaração dos Estados-Membros da União Europeia sobre as questões militares relacionadas com o Céu Único Europeu (JO L 96/9 de 31 de março de 2004), juntamente com a salvaguarda dos interesses essenciais da política de segurança e 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;

Reconhecendo as obrigações das Partes enquanto partes da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN);

Reconhecendo que a criação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do Sudoeste implica necessariamente uma cooperação mais estreita entre os prestadores de serviços de navegação aérea e uma melhor e crescente prestação transfronteiriça de serviços de navegação aérea;

Tendo presente o 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;

Tendo presente o Acordo de Cooperação entre as Autoridades Supervisoras Nacionais NSA Civis, espanho-

las 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 Civis da República Portuguesa e do Reino de Espanha relativo ao estabelecimento do SW FAB, assinado em 17 de maio de 2012, em Madrid;

Tendo presente o atual 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;

Tendo presente o 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 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 Sobrevo 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;

Tendo presente o 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 Agencia Estatal de Meteorologia (AEMET), assinado em 15 de junho de 2012, em Lisboa, e em 20 de junho 2012, em Madrid;

Tendo em conta a 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;

Considerando que o objetivo deste Acordo é criar um quadro jurídico de alto nível, adequado ao FAB, que viabilize os acordos e instrumentos necessários à aplicação e às operações correntes no SW FAB, e ser utilizado pelos parceiros do SW FAB com vista a alcançarem os objetivos acordados e os benefícios esperados do mesmo;

Considerando que o SW FAB abrange o espaço aéreo que está sob responsabilidade das Partes na região EUR da OACI e, ainda, no caso do Reino de Espanha, a particularidade do espaço aéreo sob a sua responsabilidade na região AFI (região África — oceano Índico) da OACI, bem como a necessidade de assegurar o êxito da integração dos fluxos de tráfego entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul;

Considerando as diferenças entre os blocos operacionais do espaço aéreo do SW FAB, bem como a sua diversidade do ponto de vista operacional e técnico;

Considerando que a região de informação de voo (FIR) de Santa Maria (FIR de Santa Maria) cobre espaço aéreo oceânico fora da região EUR da OACI, a República Portuguesa reserva-se o direito de analisar as implicações da eventual integração da FIR de Santa Maria no SW FAB,

ainda que continue a incentivar os prestadores de serviços de navegação aérea a otimizarem a capacidade e eficiência com a FIR de Santa Maria e com as iniciativas e técnicas operacionais a todos os níveis de voo no espaço aéreo do SW FAB, bem como do ponto de vista da gestão de tráfego aéreo (ATM); e

Tendo em vista a definição da base jurídica e institucional para a criação do SW FAB entre as Partes, acordam o seguinte:

## CAPÍTULO 1

### Princípios gerais

#### Artigo 1.º

##### Objeto e âmbito deste Acordo

1 — As Partes acordam por este meio criar um bloco funcional de espaço aéreo do sudoeste (SW FAB).

2 — Este Acordo deverá ter em conta, em particular, a necessidade de uma coordenação permanente entre as Partes e o potencial desenvolvimento contínuo do SW FAB, após a sua criação.

3 — Este Acordo não cria uma organização internacional com personalidade jurídica internacional.

4 — Este Acordo define os direitos e as obrigações das Partes relativos à criação do SW FAB.

5 — Este Acordo 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 espaço aéreo do SW FAB.

6 — Este Acordo não afeta as obrigações dos Estados em matéria de busca e salvamento. As disposições deste Acordo não prejudicam as competências das Partes relativas aos interesses essenciais da política de segurança e defesa.

7 — Este Acordo não afeta as relações respeitantes às questões de propriedade e controlo entre prestadores de serviços de navegação aérea.

8 — As matérias seguintes são da reserva de cada Parte e não estão sujeitas a este Acordo:

- a) Soberania;
- b) Aeronaves do Estado na aceção do artigo 3.º da Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;
- c) Segurança e defesa nacionais, incluindo formação e quaisquer outras atividades operacionais;
- d) Operações de busca e salvamento;
- e) Questões de propriedade e controlo dos prestadores de serviços de navegação aérea; e
- f) Participação de uma das Partes, sem a outra, em qualquer outro FAB.

#### Artigo 2.º

##### Definições

1 — Para efeitos deste Acordo, entende-se por:

a) «Prestador de serviços de navegação aérea (ANSP)», qualquer entidade, pública ou privada, que preste serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral;

b) «Serviços de navegação aérea (ANS)», serviços de tráfego aéreo, serviços de comunicação, navegação e vigilância, serviços meteorológicos para navegação aérea e serviços de informação aeronáutica.

c) «Serviço de controlo de tráfego aéreo (ATC)», um serviço prestado para efeitos de:

i) Prevenção de colisões:

Entre aeronaves; e

Na área de manobra entre aeronaves e obstáculos; e

ii) Manutenção de um fluxo ordenado e expedito do tráfego aéreo.

d) «Gestão do tráfego aéreo» (ATM), a conjugação das funções aéreas e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessárias para assegurar uma circulação segura e eficiente das aeronaves durante todas as fases das operações;

e) «Serviços de tráfego aéreo» (ATS), os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo e os serviços de controlo de tráfego aéreo (ATC) (serviços de controlo regional, de aproximação e de aeródromo);

f) «Órgão dos serviços de tráfego aéreo» (órgão ATS), uma unidade organizacional, civil ou militar, responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo;

g) «Espaço aéreo aplicável», relativamente a cada Parte, o espaço aéreo sob a sua responsabilidade e que a mesma indicou como fazendo parte do SW FAB;

h) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944 e inclui:

i) Qualquer emenda feita à mesma que tenha sido ratificada pelas Partes e tenha entrado em vigor nos termos da alínea a) do artigo 94.º da Convenção; e

ii) Qualquer anexo ou emenda ao mesmo adotados ao abrigo do artigo 90.º da Convenção, na medida em que as normas internacionais referidas no artigo 37.º da Convenção, em tal anexo ou emenda, se apliquem, em qualquer momento, às Partes;

i) «Parte», a República Portuguesa, o Reino de Espanha, bem como qualquer outro Estado que adira ao presente Acordo, tal como previsto no artigo 33.º deste Acordo;

j) «Espaço aéreo transfronteiriço», uma estrutura de espaço aéreo que se estende para além das fronteiras nacionais e ou dos limites das regiões de informação de voo;

k) «Serviços transfronteiriços», qualquer situação de prestação de serviços de navegação aérea, num Estado-Membro, por um prestador de serviços certificado num outro Estado-Membro;

l) «Delegação dos serviços de tráfego aéreo», a delegação por parte de um Estado (o Estado delegante) num outro Estado (o Estado prestador) da responsabilidade pela prestação de serviços de tráfego aéreo numa porção do espaço aéreo que se estende sobre os territórios do primeiro;

m) «Bloco funcional de espaço aéreo (FAB)», 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;

*n*) «Tráfego aéreo geral (GAT)», toda a circulação de aeronaves civis, bem como toda a circulação de aeronaves do Estado (incluindo aeronaves militares, aduaneiras e policiais), quando essa circulação se efetue em conformidade com os procedimentos da OACI;

*o*) «Serviços meteorológicos (MET)», as instalações e serviços que fornecem às aeronaves previsões, boletins e observações meteorológicos, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico;

*p*) «Autoridade supervisora nacional (NSA)», a ou as instâncias designada(s) pelas Partes para assumirem as funções que lhes são atribuídas, em conformidade com o n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu;

*q*) «Tráfego aéreo operacional (OAT)», todos os voos que não cumpram as disposições estabelecidas para o tráfego aéreo geral (GAT) e para os quais as autoridades nacionais competentes especificaram normas e procedimentos;

*r*) «Partes interessadas», os países terceiros vizinhos do SW FAB, os utilizadores ou grupos de utilizadores do espaço aéreo, pertinentes, e os órgãos representativos do pessoal, assim como os prestadores de serviços de navegação aérea adjacentes aos do SW FAB, operadores aeroportuários e fabricantes;

*s*) «Espaço aéreo do SW FAB», o espaço aéreo que abrange o espaço aéreo aplicável de cada Parte; e

*t*) «Território», as áreas terrestres, as águas territoriais adjacentes e o espaço aéreo sobre os quais uma Parte exerce direitos de soberania, de acordo com o Direito internacional.

### Artigo 3.º

#### Objetivos do SW FAB

O SW FAB tem como objetivo 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.

### Artigo 4.º

#### Espaço aéreo do SW FAB

1 — Em relação ao espaço aéreo sob sua responsabilidade para a prestação de serviços de navegação aérea, as Partes acordam por este meio criar um bloco funcional de espaço aéreo no espaço aéreo aplicável de cada Parte (doravante o espaço aéreo do SW FAB), constituído por:

- a*) FIR Lisboa (FL245/UNL);
- b*) UIR Madrid (FL245/UNL);
- c*) UIR Barcelona (FL245/UNL); e
- d*) UIR Ilhas Canárias (FL245/UNL).

2 — Qualquer modificação ou alteração da delimitação do espaço aéreo do SW FAB deverá ser acordada pelas Partes e entrar em vigor nos termos do artigo 32.º deste Acordo.

3 — As Partes deverão informar a Comissão Europeia sobre as modificações postas em prática de acordo com o processo especificado no artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 176/2011 da Comissão, de 24 de fevereiro de 2011, relativo às informações a fornecer antes da criação e modificação de um bloco funcional de espaço aéreo.

4 — Caso estejam de acordo em modificar ou alterar o espaço aéreo do SW FAB, as Partes deverão assegurar que foram acionadas medidas e instrumentos transitórios adequados.

5 — 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.

### Artigo 5.º

#### Soberania

Este Acordo não prejudica a soberania das Partes sobre o espaço aéreo sobrejacente aos seus respetivos territórios.

### Artigo 6.º

#### Segurança e defesa

1 — Este Acordo não prejudica os respetivos interesses nacionais das Partes em matéria de segurança e defesa.

2 — Este Acordo não impede que uma Parte aplique medidas desde que as mesmas sejam necessárias para salvaguardar os interesses essenciais da política de segurança ou de defesa.

3 — Cada Parte deverá ter 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.

### Artigo 7.º

#### Matérias reservadas

1 — São da exclusiva competência da República Portuguesa todas as matérias respeitantes às relações com terceiros, relacionadas com o espaço aéreo internacional da região NAT da OACI sob a jurisdição da República Portuguesa.

2 — São da exclusiva competência do Reino de Espanha todas as matérias respeitantes às relações com terceiros, relacionadas com a região AFI do SW FAB sob a jurisdição do Reino de Espanha.

## CAPÍTULO 2

### Segurança operacional

### Artigo 8.º

#### Segurança operacional do SW FAB

1 — As Partes deverão comprometer-se a cooperar e a adotar as medidas adequadas para garantir que o SW FAB é criado e gerido de forma segura.

2 — As Partes deverão em conjunto assegurar o desenvolvimento e a definição de uma política de segurança operacional comum no SW FAB.

## CAPÍTULO 3

**Órgãos e funcionamento**

## Artigo 9.º

**Órgãos do SW FAB**

1 — O SW FAB é constituído pelos seguintes órgãos:

- a) Conselho;
- b) Comité das Autoridades Supervisoras; e
- c) Conselho Operacional.

2 — Os órgãos acima mencionados não têm personalidade jurídica.

## Artigo 10.º

**Conselho**

1 — O Conselho é criado como um órgão de decisão conjunta para efeitos de aplicação, funcionamento e posterior desenvolvimento deste Acordo.

2 — O Conselho é composto pelos seguintes representantes de cada Parte:

- a) Um representante da autoridade responsável pela aviação civil; e
- b) Um representante da autoridade responsável pela aviação militar.

3 — A convite do Conselho, os representantes do Comité das Autoridades Supervisoras e do Conselho Operacional, bem como outros participantes, podem assistir às reuniões do Conselho na qualidade de observadores.

4 — O Conselho deverá ser presidido, alternadamente, por períodos anuais, pelo representante nomeado por cada Parte.

5 — O presidente do Conselho designará o ponto de contacto (PoC) do SW FAB durante esse período.

6 — As decisões do Conselho deverão ser adotadas por unanimidade.

7 — As decisões do Conselho deverão produzir efeitos dois meses após a data da sua adoção, salvo acordo em contrário.

8 — Se durante este período uma Parte comunicar à outra Parte que apenas pode pôr em prática a decisão com o acordo das suas autoridades nacionais, então a decisão deverá produzir efeitos um dia depois da Parte em causa ter comunicado à outra Parte que obteve o acordo das suas autoridades nacionais.

9 — As normas de procedimento, adotadas pelo Conselho na sua primeira reunião, deverão definir as disposições respeitantes, em particular, à convocação de reuniões, ao envio prévio da ordem de trabalhos, à nomeação e duração do mandato do presidente e à possibilidade das decisões serem tomadas por correspondência.

10 — O Conselho reúne, a convite do seu presidente, pelo menos duas vezes por ano e sempre que necessário. Cada Parte deverá ter o direito de solicitar a convocação de uma reunião.

## Artigo 11.º

**Funções do Conselho**

1 — A fim de cumprir os compromissos das Partes ao abrigo deste Acordo, o Conselho deverá dirigir o SW FAB, devendo, entre outros, tomar decisões no sentido de:

- a) Definir a política e os objetivos estratégicos para o desenvolvimento do SW FAB, avaliar os resultados al-

cançados em termos de desempenho e adotar as medidas apropriadas, se necessário;

b) Assegurar a aplicação deste Acordo e examinar a evolução do cumprimento dos objetivos do SW FAB;

c) Assegurar a criação, o desenvolvimento e a direção do SW FAB em conformidade com todos os requisitos aplicáveis constantes da legislação relativa ao Céu Único Europeu e da legislação nacional de cada uma das Partes;

d) Definir o desenvolvimento da coordenação civil e militar;

e) Definir as modalidades da cooperação na aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo;

f) Apoiar a harmonização das normas e procedimentos pertinentes;

g) Aprovar a política de segurança operacional comum do SW FAB proposta pelo Comité das Autoridades Supervisoras;

h) Acordar a política comum de gestão do espaço aéreo para o SW FAB;

i) Facilitar o processo conjunto de designação dos prestadores de serviços de navegação aérea, estabelecendo as bases para a criação dos mecanismos de designação conjunta;

j) Assegurar o desenvolvimento e a coordenação dos planos de contingência no espaço aéreo do SW FAB;

k) 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;

l) Assegurar a coordenação do SW FAB com os blocos funcionais de espaço aéreo adjacentes;

m) 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;

n) Assegurar a consulta das Partes interessadas do SW FAB, quando tal se afigure apropriado, através do Fórum de Consulta das Partes Interessadas;

o) Propor emendas a este Acordo;

p) Aprovar as propostas dos comités e dos grupos de trabalho criados ao abrigo do presente Acordo; e

q) 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.

2 — O Conselho pode aprovar a criação de outros comités e grupos de trabalho.

3 — Os comités e os grupos de trabalho são compostos por representantes civis e ou militares nomeados pelas Partes.

4 — A convite dos comités e dos grupos de trabalho, outros participantes podem assistir às suas reuniões na qualidade de observadores.

## Artigo 12.º

**Fórum de Consulta das Partes Interessadas**

1 — O Fórum de Consulta das Partes Interessadas é criado como um órgão consultivo do Conselho e reúne pelo menos uma vez por ano.

2 — A função deste órgão consiste exclusivamente em assessorar o Conselho sobre a aplicação do SW FAB, quando tal for necessário.

3 — As Partes interessadas do SW FAB deverão ser convidadas para o Fórum de Consulta das Partes Interessadas.

4 — O presidente do Conselho presidirá ao Fórum de Consulta das Partes Interessadas.

### Artigo 13.º

#### Comité das Autoridades Supervisoras

1 — O Comité das Autoridades Supervisoras é composto por um representante de cada NSA, incluindo as autoridades militares, se não forem uma NSA, e pelas autoridades supervisoras para a meteorologia aeronáutica das Partes.

2 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá ser presidido alternadamente, por períodos anuais, pelo representante da NSA civil responsável pelos ATS de uma das Partes e copresidido pelo representante da NSA civil também responsável pelos ATS da outra Parte.

3 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá abordar todos os assuntos relacionados com a supervisão, o desempenho e a harmonização do SW FAB e executar outras tarefas que lhe sejam confiadas pelo Conselho.

4 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá apoiar o Conselho, em particular na aplicação dos artigos 15.º, 19.º, 23.º e 24.º

5 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá informar o Conselho sobre questões relacionadas com os números anteriores e, em particular, quanto:

a) À execução e à consecução dos objetivos de desempenho; e

b) À coordenação da execução dos planos de desempenho entre as Partes.

6 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá propor ao Conselho a criação dos seus grupos de trabalho e comités.

7 — O Comité das Autoridades Supervisoras deverá submeter à aprovação do Conselho as normas de procedimento para o seu funcionamento, bem como o estatuto.

### Artigo 14.º

#### Conselho Operacional

1 — O Conselho Operacional é criado para gerir o funcionamento técnico e operacional do SW FAB.

2 — O Conselho Operacional é composto por:

a) Um representante do prestador de serviços ATS em rota de cada uma das Partes;

b) Um representante militar designado por cada uma das Partes; e

c) Um representante dos prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica de cada uma das Partes.

Outros participantes também podem participar, na qualidade de observadores, a convite do Conselho Operacional, que deverá informar previamente o Conselho, nos termos da alínea k) do n.º 4 deste artigo.

3 — O Conselho Operacional deverá ser presidido, alternadamente, por períodos anuais, pelo representante do prestador de serviços ATS em rota de cada uma das Partes.

4 — O Conselho Operacional deverá:

a) Assegurar a execução das políticas e dos objetivos definidos pelo Conselho;

b) 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;

c) Apoiar o gestor da Rede no desenvolvimento e nas atividades em curso do Plano Estratégico de Rede e do Plano de Operações de Rede;

d) Assegurar o desenvolvimento da coordenação civil e militar;

e) Propor ao Conselho as modalidades de cooperação na gestão do espaço aéreo, incluindo a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo;

f) Assegurar a coordenação operacional do SW FAB com os blocos funcionais de espaço aéreo adjacentes;

g) Propor, desenvolver e pôr em prática um plano comum para o desenvolvimento de projetos no âmbito do SW FAB, a ser aprovado pelo Conselho;

h) Preparar e coordenar o relatório anual do SW FAB;

i) Propor e definir uma política comum de gestão do espaço aéreo para ser posteriormente aprovada pelo Conselho;

j) Apoiar o Conselho na aplicação do presente Acordo, em particular dos artigos 16.º, 17.º, 18.º, 21.º e 22.º; e

k) Informar o Conselho.

5 — O Conselho Operacional deverá propor ao Conselho a criação dos seus grupos de trabalho e comités.

6 — O Conselho Operacional deverá submeter à aprovação do Conselho as normas de procedimento para o seu funcionamento, bem como o estatuto.

## CAPÍTULO 4

### Harmonização

#### Artigo 15.º

##### Harmonização de normas, padrões e procedimentos

1 — Quando tal se afigure exequível, as Partes deverão assegurar sinergias reguladoras e abordagens coerentes com as normas, os padrões e os procedimentos aplicados no âmbito do SW FAB.

2 — Até que as normas e os procedimentos harmonizados referidos no n.º 1 sejam aplicados, deverão aplicar-se as normas e os procedimentos da Parte na qual é prestado o serviço de navegação aérea.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2, e no que respeita à prestação de serviços de navegação aérea no espaço aéreo transfronteiriço, aplicam-se as normas, os padrões e procedimentos nacionais em vigor na Parte que tenha certificado o PSNA que preste o serviço de navegação aérea.

## CAPÍTULO 5

### Espaço aéreo

#### Artigo 16.º

##### Configuração e gestão do espaço aéreo do SW FAB

1 — As Partes deverão assegurar a coordenação da configuração e gestão de um espaço aéreo do SW FAB sem

descontinuidades, 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.

2 — As Partes deverão, em particular, assegurar:

a) O desenvolvimento da política comum de gestão do espaço aéreo, em estreita cooperação entre as autoridades civis e militares;

b) A harmonização da estrutura do espaço aéreo do SW FAB para facilitar um espaço aéreo sem descontinuidades;

c) 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;

d) A análise conjunta das modificações relativas ao espaço aéreo do SW FAB e que afetem o desempenho ao nível do SW FAB; e

e) 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.

3 — As Partes deverão assegurar a colaboração civil e militar nos processos decisórios cooperativos (CDM) a estabelecer com o gestor da Rede, mediante:

a) A formulação de pontos de vista consolidados relacionados com as funções da rede;

b) O apoio à revisão do Plano da Rede Europeia de Rotas;

c) O apoio à revisão do Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas; e

d) A execução das medidas aplicáveis resultantes destes planos relacionados com a rede.

## CAPÍTULO 6

### Prestação de serviços de navegação aérea

#### Artigo 17.º

##### Prestação de serviços de navegação aérea e funções

1 — No SW FAB, em matéria de navegação aérea, deverão ser prestados os seguintes serviços e exercidas as seguintes funções:

- a) Serviços de tráfego aéreo (ATS);
- b) Serviços de comunicação, navegação e vigilância (CNS);
- c) Serviços meteorológicos (MET);
- d) Serviços de informação aeronáutica (AIS);
- e) Gestão do espaço aéreo (ASM); e
- f) Gestão dos fluxos de tráfego aéreo (ATFM).

2 — As Partes deverão encorajar a estreita cooperação entre os prestadores de serviços de navegação aérea, bem como a conclusão de acordos escritos sobre elementos operacionais e técnicos relevantes para a prestação de serviços de navegação aérea no âmbito do SW FAB.

3 — 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, bem como de serviços meteorológicos.

4 — As Partes deverão cooperar no domínio da informação aeronáutica e coordenar a prestação dos serviços de informação aeronáutica.

5 — As Partes, através dos prestadores de serviços de navegação aérea pertinentes, deverão assegurar a transferência fácil e flexível, entre órgãos ATS, da responsabilidade pelo controlo do tráfego aéreo.

6 — 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.

#### Artigo 18.º

##### Prestação transfronteiriça de serviços de navegação aérea

1 — Tendo por base as necessidades operacionais, o Conselho Operacional pode propor ao Conselho, após aprovação do Comité das Autoridades Supervisoras, a criação de um espaço aéreo transfronteiriço dentro do espaço aéreo do SW FAB. A decisão do Conselho deverá ser aplicada após aprovação de cada uma das Partes, de acordo com as respetivas normas e procedimentos nacionais.

2 — No espaço aéreo transfronteiriço criado em conformidade com o n.º 1 supra, os serviços de navegação aérea deverão ser prestados com base em instrumentos específicos, escritos, concluídos entre os ANSP designados e aprovados pelo Comité das Autoridades Supervisoras.

3 — As Partes deverão assegurar que as suas NSA celebram instrumentos adequados para a supervisão dos serviços de navegação aérea prestados no espaço aéreo transfronteiriço criado.

4 — Os instrumentos existentes entre os ANSP para a prestação de serviços de navegação aérea, no espaço aéreo transfronteiriço criado, que estejam em execução aquando da entrada em vigor deste Acordo, deverão ser avaliados tendo em vista uma possível revisão, em conformidade com as disposições deste Acordo.

## CAPÍTULO 7

### Certificação e supervisão

#### Artigo 19.º

##### Certificação e supervisão

1 — As Partes deverão assegurar que as suas NSA civis celebram instrumentos adequados para a cooperação em matéria de supervisão e vigilância dos ANSP no espaço aéreo do SW FAB e que as suas práticas estão harmonizadas.

2 — Os instrumentos, que estabeleçam as condições pormenorizadas do exercício dos direitos e obrigações das NSA civis nos termos deste artigo e prevejam a troca e difusão de informação relacionada com a segurança operacional, deverão ser transmitidos pelas NSA ao Conselho.

3 — As Partes deverão assegurar que os ANSP facilitam o trabalho de acompanhamento e verificação do cumprimento dos requisitos regulatórios pelas Partes e ou pelas suas NSA, conforme o caso. O que deverá incluir a prestação de todas as provas documentais relevantes que

demonstrem o cumprimento, a pedido das NSA, e a facilitação das inspeções e investigações das NSA.

4 — As Partes deverão reconhecer mutuamente as funções de supervisão das NSA da outra Parte, bem como os resultados dessas funções.

5 — A NSA civil que emitiu a certificação a um ANSP que preste serviços transfronteiriços no SW FAB deverá ter a seu cargo a supervisão desse ANSP, em estreita cooperação com a NSA civil da outra Parte em causa.

6 — As Partes podem permitir que um ANSP sem certificação preste serviços de navegação aérea, em todo ou numa parte do seu espaço aéreo aplicável, nos casos em que o prestador desses serviços os preste principalmente para outro tipo de circulação de aeronaves que não o tráfego aéreo geral (GAT).

## CAPÍTULO 8

### Designação

#### Artigo 20.º

##### Designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo e de serviços meteorológicos

1 — 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.

2 — 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.

3 — 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.

4 — As Partes deverão informar-se mutuamente sobre os direitos e as obrigações dos prestadores de serviços de tráfego aéreo e dos prestadores de serviços meteorológicos designados a nível nacional, bem como sobre qualquer alteração na sua certificação ou no respetivo estatuto jurídico.

5 — As Partes deverão em conjunto informar a Comissão Europeia e outros Estados-Membros sobre qualquer decisão tomada ao abrigo deste artigo relativamente à designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo e de prestadores de serviços meteorológicos no SW FAB.

6 — As Partes deverão assegurar a cooperação entre os prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica. Cada Parte pode 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.

## CAPÍTULO 9

### Cooperação civil e militar

#### Artigo 21.º

##### Coordenação civil e militar

1 — 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.

2 — 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.

#### Artigo 22.º

##### Utilização flexível do espaço aéreo

1 — 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.

2 — As Partes deverão assegurar a conclusão de acordos comuns e a definição de procedimentos harmonizados entre os prestadores de serviços de tráfego aéreo civis e militares.

3 — As Partes deverão assegurar que as autoridades civis e militares coordenam a gestão estratégica, pré-tática e tática do espaço aéreo.

4 — Este 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.

## CAPÍTULO 10

### Desempenho

#### Artigo 23.º

##### Desempenho

1 — As Partes 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.

2 — No caso da adoção de uma decisão em prol da elaboração conjunta de um plano de desempenho ao nível do SW FAB, as Partes deverão acordar as disposições apropriadas relativas à elaboração do plano de desempenho, à definição de elementos e objetivos de desempenho, bem como à adoção, aplicação e monitorização do mesmo, tendo em conta as singularidades regionais das diferentes áreas pertencentes ao SW FAB.

3 — Até que um plano de desempenho comum seja elaborado, as Partes deverão assegurar a fixação, a partir dos respetivos Planos Nacionais de Desempenho para os Serviços de Navegação Aérea das Partes, de objetivos de desempenho conjuntos ao nível do SW FAB, bem como a sua transmissão, a título informativo, à Comissão Europeia.

## CAPÍTULO 11

### Tarifação

#### Artigo 24.º

##### Zonas de tarifação

1 — As Partes deverão esforçar-se por desenvolver e aplicar princípios de regulação da política de tarifação no SW FAB, comuns, tendo em conta a possibilidade de isenções nacionais.



2 — Entretanto, as Partes acordam por este meio que todas as zonas de tarifação existentes no espaço aéreo do SW FAB deverão manter-se até acordo em contrário das Partes.

## CAPÍTULO 12

### Acidentes e incidentes graves

#### Artigo 25.º

##### Investigação de segurança a acidentes e incidentes graves

1 — Cada Parte irá proceder 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.

2 — Os órgãos ATS das Partes e 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.

3 — 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.

4 — Uma 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.

#### Artigo 26.º

##### Notificação de acidentes e incidentes e difusão da informação

1 — 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.

2 — No caso de ocorrência de um acidente ou incidente grave no SW FAB, a Parte que dirige a investigação de segurança, se identificar deficiências ao nível do SW FAB, deverá de imediato informar o Conselho.

3 — A Parte que dirige a investigação de segurança deverá, a pedido da outra Parte e nos termos da legislação nacional, facultar-lhe o relatório e as conclusões da investigação sobre a prestação de serviços de tráfego aéreo no SW FAB que sejam relevantes para a segurança de voo.

4 — Os relatórios de acidentes e incidentes apresentados por uma Parte à outra Parte deverão ser tratados com o mesmo nível de confidencialidade e sigilo que o que lhes é aplicável ao abrigo da legislação da Parte na qual foram originalmente elaborados.

## CAPÍTULO 13

### Planos de contingência

#### Artigo 27.º

##### Planos de contingência

1 — Os prestadores de serviços de navegação aérea designados pelas Partes deverão coordenar os seus pla-

nos 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.

2 — As Partes deverão criar instrumentos adequados para assegurar que os modos de contingência das operações não afetam a transferência fácil e flexível, entre os órgãos ATS, da responsabilidade pelos ATC.

## CAPÍTULO 14

### Responsabilidade civil

#### Artigo 28.º

##### Responsabilidade civil

1 — 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.

2 — Em caso de dolo ou negligência, uma Parte pode intentar uma ação contra outra Parte para ser ressarcido de quaisquer custos incorridos em consequência dos danos causados por ela, por um dos seus agentes ou por qualquer outra pessoa, que atue em seu nome, no exercício de qualquer atividade ao abrigo deste Acordo.

3 — Salvo acordo em contrário das Partes, o Direito aplicável aos litígios emergentes de responsabilidade civil deverá ser o Direito interno da Parte na qual os danos foram causados.

## CAPÍTULO 15

### Disposições finais

#### Artigo 29.º

##### Relação com outras convenções internacionais

As disposições deste Acordo não prejudicam os direitos e as obrigações decorrentes de outras convenções internacionais, das quais as Partes sejam parte, designadamente da Convenção de Chicago.

#### Artigo 30.º

##### Consultas

As Partes podem, a qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre a aplicação deste Acordo.

#### Artigo 31.º

##### Solução de controvérsias

1 — Qualquer controvérsia relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo será, na medida do possível, solucionada através de negociações, por via diplomática.

2 — 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*.

3 — O tribunal arbitral será constituído por três árbitros, nomeados da seguinte forma:

a) Cada parte nomeará um árbitro no prazo de dois meses a contar da receção da notificação escrita solicitando a arbitragem;

b) Os dois árbitros assim nomeados designarão, em conjunto e no prazo de dois meses, um nacional de um terceiro Estado com quem ambas as partes mantenham relações diplomáticas, que será nomeado presidente do tribunal arbitral.

4 — Se o tribunal arbitral não for constituído no prazo de quatro meses a contar da receção da notificação escrita solicitando a arbitragem, qualquer uma das partes pode solicitar ao presidente do Tribunal Internacional de Justiça para que proceda às necessárias nomeações.

5 — Se o presidente do Tribunal Internacional de Justiça for nacional de umas das partes ou em caso de impedimento deste por qualquer outro motivo, dever-se-á solicitar ao membro que se segue na hierarquia do Tribunal, que não seja nacional de qualquer uma das Partes ou que não tenha qualquer outro impedimento, que proceda às nomeações.

6 — O tribunal arbitral define as suas regras de processo e profere as suas decisões em conformidade com o disposto neste Acordo e com o Direito Internacional aplicável.

7 — As decisões do tribunal arbitral são tomadas por maioria, sendo as suas decisões vinculativas para todas as Partes.

8 — Em caso de controvérsia relativa ao sentido e alcance de uma decisão, caberá ao tribunal arbitral interpretá-la a pedido de qualquer uma das Partes.

9 — Cada Parte deverá suportar as despesas com o respetivo árbitro, bem como com a adequada representação no processo perante o tribunal arbitral, incluindo honorários e despesas, sendo suportadas, em partes iguais, pelas Partes, as despesas relativas ao presidente e ao tribunal.

#### Artigo 32.º

##### Revisão

1 — Este Acordo pode ser objeto de revisão a pedido de uma das Partes ou mediante proposta do Conselho.

2 — As emendas estão sujeitas a ratificação, aceitação ou aprovação pelas Partes.

3 — As emendas entrarão em vigor nos termos do artigo 34.º deste Acordo.

4 — As Partes deverão informar a Comissão Europeia e, se necessário, os FAB adjacentes e os Estados vizinhos das emendas feitas a este Acordo.

#### Artigo 33.º

##### Adesão

1 — Este Acordo está aberto à adesão a partir da data em que entra em vigor.

2 — Os Estados que não sejam parte neste Acordo podem aderir a ele, apresentando um pedido ao Conselho através do ponto de contacto do SW FAB.

3 — A adesão deverá ser aceite por mútuo acordo das Partes.

4 — As condições de adesão e quaisquer ajustes daí resultantes para o presente Acordo deverão ser objeto de um acordo entre as Partes e o Estado requerente.

5 — As Partes e o Estado requerente deverão acordar um orçamento comum que cubra as despesas de adesão.

6 — O presente Acordo entrará em vigor para o Estado aderente 30 dias após a data de receção da notificação pelas Partes.

#### Artigo 34.º

##### Entrada em Vigor

1 — Este Acordo entrará em vigor 30 dias após a receção da última notificação, por escrito e por via diplomática, informando que foram cumpridos os requisitos de Direito interno de cada uma das Partes necessários para o efeito.

2 — As Partes deverão informar a Comissão Europeia, os FAB adjacentes e os Estados vizinhos da entrada em vigor do presente Acordo e da data da entrada em operação do SW FAB.

#### Artigo 35.º

##### Suspensão

1 — Cada Parte pode suspender temporariamente, no todo ou em parte, a aplicação deste Acordo, por razões de ordem pública, saúde pública e segurança nacional.

2 — A suspensão deste Acordo, bem como o seu levantamento, deverão ser de imediato notificados, por escrito e por via diplomática, às Partes e à Comissão Europeia.

3 — A Parte que suspende este Acordo deverá empreender todos os esforços possíveis para levantar a suspensão, com a maior brevidade possível.

4 — A Parte que suspende este Acordo deverá suportar os custos resultantes de tal suspensão.

5 — As consequências financeiras resultantes da suspensão deverão ser determinadas num acordo especial entre as Partes.

#### Artigo 36.º

##### Retirada deste Acordo

1 — Cada Parte pode, a qualquer momento, deixar de ser Parte neste Acordo mediante notificação escrita por via diplomática da sua intenção de se retirar com uma antecedência mínima de 12 meses.

2 — A Parte que se retirar deverá suportar os custos resultantes dessa retirada.

3 — As consequências financeiras resultantes da retirada deverão ser determinadas num acordo especial entre as Partes.

4 — A Parte que se retirar deverá de imediato informar a Comissão Europeia, os FAB adjacentes e os Estados vizinhos da sua decisão de se retirar do SW FAB.

#### Artigo 37.º

##### Denúncia

1 — Este Acordo pode ser denunciado por acordo escrito entre as Partes, no qual as mesmas acordam na data a partir da qual o Acordo deixa de estar em vigor.

2 — As Partes deverão, em conjunto, determinar e distribuir os custos resultantes da denúncia deste Acordo.

3 — O Conselho do SW FAB deverá de imediato informar a Comissão Europeia, os FAB adjacentes e os Estados vizinhos da denúncia deste Acordo.

#### Artigo 38.º

##### Notificações

Todas as notificações ao abrigo do presente Acordo deverão ser efetuadas em inglês e por escrito, salvo acordo em contrário.

## Artigo 39.º

## Registo

Este Acordo deverá ser registado junto da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), em conformidade com o disposto no artigo 83.º da Convenção de Chicago.

Em fé do que, os abaixo-assinados, devidamente autorizados pelos respetivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Lisboa, a 17 de maio de 2013, em dois originais nas línguas portuguesa, castelhana e inglesa, cujos textos são igualmente autênticos.

Pela República Portuguesa:

*Álvaro Santos Pereira*, Ministro da Economia e do Emprego.

Pelo Reino de Espanha:

*Ana Pastor*, Ministra do Fomento.

**ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA PORTUGUESA PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL BLOQUE FUNCIONAL DE ESPACIO AÉREO DEL SUROESTE (SW FAB)**

## Preámbulo

El Reino de España, y la República Portuguesa, en lo sucesivo denominados las «Partes» tomando en consideración la legislación de la Unión Europea relativa a la creación del cielo único Europeo, y en concreto el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo, modificado por el Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y sostenibilidad del sistema europeo de aviación, y el Reglamento (UE) n.º 176/2011 de la Comisión de 24 de febrero de 2011, sobre la información previa que debe facilitarse con miras al establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo;

Considerando que mediante la creación del Bloque Funcional de Espacio Aéreo del Suroeste (en adelante, SW FAB), independientemente de las fronteras existentes, las Partes tienen por objeto optimizar la capacidad, eficacia y eficiencia de la red de gestión del tránsito aéreo, minimizar el impacto ambiental mientras se mantiene un alto nivel de seguridad y lograr en general resultados positivos para los intereses económicos públicos;

Reconociendo las obligaciones de las Partes como signatarias del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Reconociendo que las Partes deberán cumplir con las condiciones derivadas de los acuerdos regionales celebrados en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con los acuerdos regionales existentes en la fecha de entrada en vigor del Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y sostenibilidad del sistema europeo de aviación, en especial los relacionados con terceros países;

Reconociendo que la celebración de un Acuerdo entre los Estados con respecto a la creación de un bloque funcional de espacio aéreo no afectará al principio de que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo sobre su territorio ni a la capacidad de cada Estado de ejercer sus prerrogativas en materia de seguridad y defensa de su espacio aéreo nacional;

Reconociendo que las Autoridades Nacionales de Supervisión de cada Parte establecerán las disposiciones adecuadas para una estrecha cooperación mutua a fin de garantizar una supervisión adecuada de los proveedores de servicios de navegación aérea en el espacio aéreo del SW FAB;

Reconociendo la declaración de los Estados miembros de la Unión Europea sobre los aspectos militares relacionados con el cielo único Europeo (DO L 96/9, de 31.03.2004), junto con la salvaguardia de los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa de los Estados miembros de la UE como se indica en el artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único Europeo, modificado por el Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo del 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y sostenibilidad del sistema europeo de aviación;

Reconociendo las obligaciones de las Partes como integrantes de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN);

Reconociendo que la creación del Bloque Funcional de Espacio Aéreo Suroeste implica necesariamente una cooperación más estrecha con los proveedores de servicios de navegación aérea y una mejor y creciente prestación transfronteriza de los servicios de navegación aérea;

Teniendo presente el Memorando de Entendimiento entre el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC IP), la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — EPE y la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), firmado el 17 de marzo de 2009 en Ámsterdam;

Teniendo presente el Acuerdo de Cooperación de las Autoridades Nacionales civiles de Supervisión (NSA) española y portuguesa para el desarrollo conjunto de funciones de las autoridades nacionales de supervisión en el marco del cielo único Europeo firmado el 25 de febrero de 2010, en Madrid; y el Acuerdo entre las Autoridades Nacionales de Supervisión de la República Portuguesa y el Reino de España relativo al establecimiento del SW FAB, firmado el 17 de mayo de 2012, en Madrid;

Teniendo presente el actual marco de cooperación entre los dos principales proveedores de servicios de tránsito aéreo, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) y Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E., basado en el Memorandum de Cooperación firmado el 16 de mayo de 2001 en Madrid, y el Acuerdo Marco para el establecimiento del Bloque Funcional de Espacio Aéreo del Suroeste, entre la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) y Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E., firmado el 18 de junio de 2012 en Madrid;

Teniendo presente el marco establecido entre el Ejército del Aire español y la Fuerza Aérea Portuguesa en el

“Protocolo de Cooperación entre el Ministerio de Defensa del Reino de España y el Ministerio de Defensa Nacional de la República Portuguesa”, firmado el 26 de octubre de 1998 en Lisboa, el “Acuerdo Técnico de cooperación y apoyo mutuo entre el Sistema de Defensa Aérea del Reino de España y la República Portuguesa”, firmado el 5 de mayo de 1997 en Lisboa, y el 13 de mayo de 1997 en Madrid, y el “Acuerdo Técnico sobre la facilitación mutua del sobrevuelo y aterrizaje de aviones militares del Reino de España y la República Portuguesa”, firmado el 4 de noviembre de 2004 en Madrid, y el 24 de noviembre de 2004 en Lisboa;

Teniendo presente el Acuerdo para el Establecimiento del Bloque Funcional Aéreo Suroeste (SW FAB) entre el Instituto de Meteorología, I. P., Portugal, actualmente denominado Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P., y la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), firmado el 15 de junio de 2012 en Lisboa y el 20 de junio de 2012 en Madrid;

Teniendo en cuenta la declaración conjunta entre el Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I. P.), y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), sobre la iniciativa SW FAB, firmada el 17 de mayo de 2012 en Madrid;

Considerando que el objetivo de este Acuerdo es la creación de un marco jurídico adecuado de alto nivel para el FAB que permita los acuerdos y disposiciones necesarios para la ejecución y el día a día de las operaciones en el SW FAB y su utilización por los socios del SW FAB para el logro de los objetivos acordados y los beneficios esperados del mismo;

Considerando que el SW FAB cubre el espacio aéreo que está bajo la responsabilidad de las Partes en la región OACI-EUR y, además, en el caso del Reino de España, la particularidad del espacio aéreo bajo su responsabilidad dentro de la Región AFI de OACI (Región África — Océano Índico) y teniendo en cuenta también la necesidad de garantizar el éxito de la integración de los flujos de tráfico con el Atlántico Norte y el Atlántico Sur;

Considerando las diferencias entre los bloques operacionales de espacio aéreo SW FAB así como su variedad desde el punto de vista operativo y técnico;

Considerando que la Región de Información de Vuelo (FIR) de Santa María (FIR de Santa María) cubre espacio aéreo oceánico fuera de la región OACI-EUR, la República Portuguesa se reserva el derecho de examinar las implicaciones de una eventual integración de la FIR de Santa María en el SW FAB, pero continuará alentando a los proveedores de servicios de navegación aérea a optimizar la capacidad y eficiencia con esta FIR y todos los niveles de vuelo en el espacio aéreo SW FAB en las iniciativas operativas y técnicas, así como desde el punto de vista de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM); y

Teniendo como objetivo la creación de la base jurídica e institucional para el establecimiento del SW FAB entre las Partes;

Las Partes acuerdan lo siguiente:

## CAPÍTULO 1

### Principios generales

#### Artículo 1

##### Objeto y alcance del Acuerdo

1 — Las Partes convienen en establecer un bloque funcional de espacio aéreo del suroeste (SW FAB).

2 — El presente Acuerdo tendrá en cuenta, en particular, la necesidad de una coordinación permanente entre las Partes y el desarrollo potencial continuado del SW FAB con posterioridad a su creación.

3 — Este Acuerdo no crea una organización internacional con personalidad jurídica internacional.

4 — Este Acuerdo define los derechos y obligaciones de las Partes relativas a la creación del SW FAB.

5 — Este Acuerdo define las condiciones generales y de gobernanza conforme a las cuales las Partes tienen que garantizar la gestión del tráfico aéreo y la prestación de servicios de navegación aérea en el espacio aéreo SW FAB.

6 — El presente Acuerdo no afectará a las obligaciones de los Estados respecto al servicio de búsqueda y rescate. Las disposiciones del presente Acuerdo se aplicarán sin perjuicio de las competencias de las Partes relativas a los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa.

7 — El presente Acuerdo no afectará a las relaciones relativas a la propiedad y el control entre proveedores de servicios de navegación aérea.

8 — Las siguientes materias son reservadas por cada Parte y no están sujetas a este Acuerdo:

- a) La soberanía;
- b) las aeronaves de Estado con arreglo al artículo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre 1944;
- c) la seguridad nacional y la defensa, incluidas la formación y cualesquiera otras actividades operacionales;
- d) las operaciones de búsqueda y rescate;
- e) los aspectos de propiedad y control de los proveedores de servicios de navegación aérea; y
- f) la participación de una de las Partes sin la otra en cualquier otro FAB.

## Artículo 2

### Definiciones

1 — A los efectos de este Acuerdo:

a) «Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP)» significa cualquier entidad pública o privada que proporcione servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general;

b) «Servicios de Navegación Aérea (ANS)» son los servicios de tránsito aéreo, de comunicación, navegación y vigilancia, los servicios meteorológicos para la navegación aérea y los servicios de información aeronáutica;

c) «Servicio de Control de Tráfico Aéreo (ATC)» significa un servicio prestado con el fin de:

i) Prevenir colisiones:

Entre aeronaves; y

En el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y

ii) Acelerar y mantener el flujo ordenado del tránsito aéreo.

d) «Gestión del Tránsito Aéreo (ATM)» es la agrupación de las funciones a bordo y de tierra (servicios de tránsito aéreo, gestión del espacio aéreo y la gestión de afluencia del tránsito aéreo) necesarias para garantizar el movimiento seguro y eficiente de las aeronaves durante todas las fases de las operaciones;

e) «Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)» se refiere a los servicios de información de vuelo, de alerta, servicios de asesoramiento sobre tránsito aéreo y servicios de control del tráfico aéreo (ATC) (servicios de control de área, aproximación y aeródromo);

f) «Unidad de Servicios de Tránsito Aéreo (dependencia ATS)» es la dependencia, civil o militar, responsable de prestar servicios de tránsito aéreo;

g) «Espacio aéreo aplicable» significa, con respecto a cada Parte, el espacio aéreo bajo la responsabilidad de la misma y determinado por ésta como parte del SW FAB;

h) «Convenio de Chicago», significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

i) Cualquier modificación del mismo que haya sido ratificada por las Partes y haya entrado en vigor con arreglo a la letra a) del artículo 94 del Convenio, y

ii) Cualquier Anexo o enmienda del mismo adoptados con arreglo al artículo 90 del Convenio, en la medida en que las normas internacionales contempladas en el artículo 37 del mismo, en dicho Anexo o enmienda, sean en cualquier momento dado, de aplicación para ambas Partes;

i) «Parte» significa el Reino de España o la República Portuguesa, así como cualquier otro Estado que se adhiera a este Acuerdo, según lo establecido en su artículo 33;

j) «Espacio aéreo transfronterizo» significa una estructura del espacio aéreo que se extiende a través de las fronteras nacionales y/o los límites de las regiones de información de vuelo;

k) «Servicios Transfronterizos» significa cualquier situación en la que, en un Estado miembro, los servicios de navegación aérea se prestan por un proveedor de servicios certificado en otro Estado miembro;

l) «Delegación de servicios de tránsito aéreo» se refiere a la delegación de un Estado (el Estado que delega) en otro Estado (el Estado proveedor) de la responsabilidad de prestar servicios de tránsito aéreo en una parte del espacio aéreo que se extiende sobre los territorios del primero;

m) «Bloque de espacio aéreo funcional (FAB)» es un bloque de espacio aéreo basado en requisitos operativos y establecido con independencia de las fronteras de los Estados, donde la prestación de servicios de navegación aérea y las funciones conexas están basadas en el rendimiento y optimizadas con el fin de introducir, en cada bloque funcional de espacio aéreo, una mayor cooperación entre los proveedores de servicios de navegación aérea;

n) «Tráfico aéreo general (GAT)» se refiere a todos los movimientos de aeronaves civiles, así como todos los movimientos de las aeronaves de Estado (incluidas las militares, de aduanas y policía), cuando dichos movimientos se llevan a cabo de conformidad con los procedimientos de OACI;

o) «Servicios Meteorológicos (MET)» son las instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves pronósticos, informes y observaciones meteorológicas, así como cualquier otra información y datos meteorológicos proporcionados por los Estados para uso aeronáutico;

p) «Autoridad Nacional de Supervisión (NSA)» es el organismo u organismos designados por las Partes para asumir las tareas asignadas al mismo (o a los mismos), de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, modificado por el Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo

y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo;

q) «Circulación Aérea Operativa (OAT)» se refiere a todos los vuelos que no cumplen con las disposiciones establecidas para el tránsito aéreo general (GAT) y para las cuales, las normas y procedimientos han sido especificados por las autoridades nacionales competentes;

r) «Partes Interesadas» son los terceros países contiguos al SW FAB, los usuarios o grupos de usuarios del espacio aéreo y los órganos de representación de personal pertinentes, así como los proveedores de servicios de navegación aérea contiguos a los del SW FAB, los operadores aeroportuarios y los fabricantes;

s) «Espacio aéreo SW FAB» es el espacio aéreo que abarca el espacio aéreo aplicable de cada Parte; y

t) «Territorio» significa las áreas terrestres, las aguas territoriales adyacentes a ellas y el espacio aéreo sobre el cual una Parte ejerce su derecho de soberanía, de acuerdo con el derecho internacional.

### Artículo 3

#### Objetivos del SW FAB

Los objetivos del SW FAB son lograr un rendimiento óptimo en las áreas relacionadas con la seguridad operativa, la sostenibilidad ambiental, la capacidad, la rentabilidad, la eficiencia y también la eficacia de vuelo de las misiones militares, a través del diseño del espacio aéreo y la organización de la gestión del tráfico aéreo en el espacio aéreo afectado, con independencia de las fronteras existentes.

### Artículo 4

#### Espacio Aéreo del SW FAB

1 — Con respecto al espacio aéreo bajo su responsabilidad para la prestación de servicios de navegación aérea, las Partes se comprometen a establecer un Bloque Funcional de Espacio Aéreo en el espacio aéreo aplicable de cada Parte (en adelante espacio aéreo SW FAB) constituido por:

- a) FIR Lisboa (FL245/UNL);
- b) UIR Madrid (FL245/UNL);
- c) UIR Barcelona (FL245/UNL); y
- d) UIR Canarias (FL245/UNL).

2 — Cualquier modificación o alteración de la delimitación del espacio aéreo SW FAB será acordada por las Partes y entrará en vigor conforme a lo previsto en el artículo 32 del presente Acuerdo.

3 — Las Partes comunicarán a la Comisión Europea las modificaciones realizadas, siguiendo el proceso establecido en el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 176/2011 de la Comisión de 24 de febrero de 2011, sobre la información previa que debe facilitarse con miras al establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo.

4 — Las Partes garantizarán, si están de acuerdo en modificar o alterar el espacio aéreo SW FAB, que se han establecido los acuerdos y medidas transitorias adecuadas.

5 — Con referencia a la FIR Santa María, la República Portuguesa decidirá sobre su inclusión en el espacio aéreo SW FAB no más tarde del 31 de diciembre de 2014.

## Artículo 5

**Soberanía**

El presente Acuerdo se aplicará sin perjuicio de la soberanía de las Partes sobre el espacio aéreo por encima de sus respectivos territorios.

## Artículo 6

**Seguridad y Defensa**

1 — El presente Acuerdo se aplicará sin perjuicio de los respectivos intereses nacionales de las Partes en materia de seguridad y defensa.

2 — Este Acuerdo no impedirá la aplicación por una Parte de las medidas que sean necesarias para salvaguardar los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa.

3 — Siempre que la aplicación del presente Acuerdo afecte negativamente a su funcionamiento seguro y eficiente, cada Parte tendrá derecho a salvaguardar las operaciones de seguridad y defensa, formación y otras actividades de su Tráfico Aéreo Operacional de conformidad con su legislación interna.

## Artículo 7

**Materias Reservadas**

1 — Todas las cuestiones relativas a las relaciones con terceros, referidas al espacio aéreo internacional de la Región NAT de la OACI bajo la jurisdicción de la República Portuguesa, serán de competencia exclusiva de la República Portuguesa.

2 — Todas las cuestiones relativas a las relaciones con terceros, referidas a la región AFI del SW FAB bajo la jurisdicción del Reino de España, serán de competencia exclusiva del Reino de España.

## CAPÍTULO 2

**Seguridad operativa**

## Artículo 8

**Seguridad Operativa del SW FAB**

1 — Las Partes se comprometen a cooperar y tomar las medidas apropiadas para garantizar que el SW FAB se establece y gestiona de forma segura.

2 — Las Partes garantizarán conjuntamente el establecimiento y desarrollo de una política común de seguridad operativa en el SW FAB.

## CAPÍTULO 3

**Órganos y funcionamiento**

## Artículo 9

**Órganos del SW FAB**

1 — El SW FAB estará compuesto por los siguientes órganos:

- a) el Consejo;
- b) el Comité de Autoridades de Supervisión; y
- c) la Junta Operativa.

2 — Los órganos antes mencionados carecen de personalidad jurídica.

## Artículo 10

**Consejo**

1 — El Consejo se establece como un órgano de decisión conjunta a los efectos de la aplicación, operación y desarrollo ulterior de este Acuerdo.

2 — El Consejo está integrado por los siguientes representantes de cada Parte:

- a) Un representante de la autoridad responsable de la aviación civil; y
- b) Un representante de la autoridad responsable de la aviación militar.

3 — Previa invitación del Consejo, representantes del Comité de Autoridades de Supervisión y de la Junta Operativa, así como otros participantes, podrán asistir a las reuniones del Consejo en calidad de observadores.

4 — El Consejo estará presidido alternativamente por el representante designado por cada Parte, en períodos anuales.

5 — El Presidente del Consejo designará el punto de contacto (PoC) del SW FAB durante este período.

6 — Las decisiones del Consejo se adoptarán por unanimidad.

7 — Las decisiones del Consejo entrarán en vigor dos meses después de la fecha de su adopción, a menos que se acuerde otra cosa.

8 — Si, dentro de este período, una Parte informa a la otra Parte de que la decisión sólo se puede aplicar previa autorización de sus autoridades nacionales, la decisión se hará efectiva un día después de que la Parte en cuestión haya informado a la otra de que se ha obtenido la autorización de sus autoridades nacionales.

9 — Las normas de procedimiento, aprobadas por el Consejo en su primera reunión, establecerán las disposiciones necesarias, en particular, para la convocatoria de reuniones, el envío previo del orden del día, el nombramiento y duración del mandato del Presidente y la posibilidad de tomar decisiones por correspondencia.

10 — El Consejo se reunirá, por invitación de su Presidente, al menos dos veces al año y siempre que resulte necesario. Cada Parte tendrá derecho a solicitar la convocatoria de una reunión.

## Artículo 11

**Funciones del Consejo**

1 — Con el fin de cumplir los compromisos de las Partes derivados del presente Acuerdo, el Consejo regirá el SW FAB y, entre otras cosas, deberá tomar decisiones para:

a) Definir la política y los objetivos estratégicos para el desarrollo del SW FAB, evaluar los resultados alcanzados en términos de rendimiento y tomar las medidas apropiadas si es necesario;

b) Garantizar la aplicación de este Acuerdo y examinar los progresos en el cumplimiento de los objetivos del SW FAB;

c) Garantizar que el SW FAB se establezca, desarrolle y gobierne de acuerdo con todos los requisitos aplicables establecidos en la normativa del cielo único Europeo y la legislación nacional de cada Parte;

d) Definir las líneas generales de la coordinación civil y militar;

e) Definir las modalidades de la cooperación en la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo;

f) Apoyar la armonización de las normas y procedimientos relevantes;

g) Aprobar la política de seguridad operativa común del SW FAB propuesta por el Comité de Autoridades de Supervisión;

h) Acordar la política común de gestión del espacio aéreo para el SW FAB;

i) Facilitar el proceso de designación conjunta de los proveedores de servicios de navegación aérea, estableciendo las bases para la creación de los mecanismos de designación conjunta;

j) Garantizar el desarrollo y la coordinación de los planes de contingencia en el espacio aéreo SW FAB;

k) Adoptar sus propias normas de procedimiento y mandato y aprobar las normas de procedimiento y mandato del Comité de Autoridades de Supervisión, la Junta Operativa y el Foro de Consulta de las Partes Interesadas;

l) Garantizar la coordinación del SWFAB con los bloques funcionales de espacio aéreo adyacentes;

m) Coordinar las posturas de las Partes con respecto a la aplicación de los acuerdos internacionales relativos a la labor de la OACI, de EUROCONTROL, de la Comisión Europea, de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y de cualquier otra organización internacional en el ámbito de la navegación aérea;

n) Garantizar la consulta con las partes interesadas del SW FAB cuando proceda, a través del Foro de Consulta de las Partes Interesadas;

o) Proponer enmiendas al presente Acuerdo;

p) Aprobar las propuestas de los Comités y Grupos de Trabajo establecidos conforme a este Acuerdo; y

q) Aprobar el informe anual del SW FAB elaborado por la Junta Operativa, teniendo también en cuenta las opiniones expresadas por el Comité de Autoridades de Supervisión respecto al borrador del informe anual.

2 — El Consejo podrá aprobar la creación de otros Comités y Grupos de Trabajo.

3 — Los Comités y Grupos de Trabajo estarán integrados por los representantes civiles y/o militares designados por las Partes.

4 — A invitación de los Comités y Grupos de Trabajo, podrán asistir a sus reuniones otros participantes en calidad de observadores.

## Artículo 12

### Foro de Consulta de las Partes Interesadas

1 — El Foro de Consulta de las Partes Interesadas se establecerá como órgano consultivo del Consejo y se reunirá al menos una vez al año.

2 — El papel de este órgano será únicamente asesorar al Consejo sobre la aplicación del SW FAB, cuando sea necesario.

3 — Las Partes Interesadas del SW FAB serán invitadas al Foro de Consulta de las Partes Interesadas.

4 — El Presidente del Consejo presidirá el Foro de Consulta de las Partes Interesadas.

## Artículo 13

### Comité de Autoridades de Supervisión

1 — El Comité de Autoridades de Supervisión estará compuesto por un representante de cada NSA, incluyendo a las autoridades militares, si no están establecidas como NSA, y a las autoridades meteorológicas aeronáuticas de supervisión de las Partes.

2 — El Comité de Autoridades de Supervisión será presidido alternativamente, en períodos anuales, por el representante de la NSA civil responsable del ATS de una de las Partes y copresidido por el representante de la NSA civil responsable del ATS de la otra Parte.

3 — El Comité de Autoridades de Supervisión deberá abordar todos los asuntos relacionados con la supervisión, el rendimiento y la armonización del SW FAB y ejecutará otras tareas que le encomiende el Consejo.

4 — El Comité de Autoridades de Supervisión ayudará al Consejo, en particular en materia de aplicación de los artículos 15, 19, 23 y 24.

5 — El Comité de Autoridades de Supervisión informará al Consejo sobre cuestiones relacionadas con los apartados anteriores y en particular sobre:

a) la implementación y la consecución de los objetivos de rendimiento, y

b) la coordinación de la aplicación de los planes de rendimiento entre las Partes.

6 — El Comité de Autoridades de Supervisión propondrá al Consejo la creación de sus grupos de trabajo y comités.

7 — El Comité de Autoridades de Supervisión presentará, para la aprobación por el Consejo, sus normas de procedimiento para su funcionamiento y mandato.

## Artículo 14

### Junta Operativa

1 — La Junta Operativa se establecerá para gestionar el funcionamiento técnico y operativo del SW FAB.

2 — La Junta Operativa estará compuesta por:

Un representante del proveedor de ATS en ruta de cada Parte;

Un representante militar designado por cada Parte; y

Un representante de los proveedores de servicios meteorológicos aeronáuticos de cada Parte.

Podrán también asistir a sus reuniones como observadores otros participantes por invitación de la Junta Operativa, que deberá informar previamente de ello al Consejo, de conformidad con la letra k) del apartado 4 de este artículo.

3 — La Junta Operativa estará presidida alternativamente, en períodos anuales, por el representante del proveedor de ATS en ruta de cada Parte.

4 — La Junta Operativa deberá:

a) Garantizar la aplicación de las políticas y objetivos definidos por el Consejo;

b) Asegurar la cooperación entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo en ruta con objeto de obtener una mejor y creciente prestación de servicios de tráfico aéreo transfronterizo;

c) Apoyar al Gestor de Red en el desarrollo y las actividades en curso del Plan Estratégico de Red y el Plan de Operaciones de Red;

- d) Velar por el desarrollo de la coordinación civil y militar;
- e) Proponer al Consejo las modalidades de cooperación en la gestión del espacio aéreo, incluida la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo;
- f) Garantizar la coordinación operativa del SW FAB con los bloques funcionales de espacio aéreo adyacentes;
- g) Proponer, desarrollar y aplicar un Plan Común para el Desarrollo de Proyectos en el ámbito del SW FAB, que debe ser aprobado por el Consejo;
- h) Preparar y coordinar el informe anual del SW FAB;
- i) Proponer y definir una política común de gestión del espacio aéreo que deberá ser aprobada, además, por el Consejo;
- j) asesorar al Consejo sobre la aplicación de este Acuerdo y, en particular de los artículos 16, 17, 18, 21 y 22; e
- k) Informar al Consejo.

5 — La Junta Operativa propondrá al Consejo la creación de sus grupos de trabajo y comités.

6 — La Junta Operativa deberá presentar sus normas de procedimiento para su funcionamiento y su mandato para aprobación por el Consejo.

## CAPÍTULO 4

### Armonización

#### Artículo 15

##### Armonización de normas, estándares y procedimientos

1 — Las Partes deberán, cuando sea posible, garantizar sinergias en la regulación y enfoques coherentes con respecto a las normas, estándares y procedimientos aplicados en el ámbito del SW FAB.

2 — Hasta que se hayan establecido las normas y procedimientos armonizados contemplados en el apartado 1, se aplicarán las normas y procedimientos de la Parte en la que se presta el servicio de navegación aérea.

3 — Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, y con respecto a la prestación de los servicios de navegación aérea en el espacio aéreo transfronterizo, serán de aplicación las normas, estándares y procedimientos nacionales en la Parte que certificó al ANSP que preste los servicios de navegación aérea.

## CAPÍTULO 5

### Espacio aéreo

#### Artículo 16

##### Diseño y Gestión del Espacio Aéreo SW FAB

1 — Las Partes asegurarán la coordinación del diseño y gestión de un espacio aéreo SW FAB sin fisuras, así como la aplicación de la gestión coordinada de capacidad y afluencia del tránsito aéreo (ATFM), teniendo en cuenta los procesos de colaboración internacional, los aspectos y requisitos de la seguridad y la defensa nacionales, independientemente de las fronteras existentes.

2 — Las Partes garantizarán, en particular:

a) El desarrollo de la política común de gestión del espacio aéreo, en estrecha cooperación entre las autoridades civiles y militares;

b) La armonización de la estructura del espacio aéreo SW FAB para facilitar un espacio aéreo sin fisuras;

c) El diseño de la estructura del espacio aéreo SW FAB según los flujos principales de tráfico, asegurando una óptima utilización del espacio aéreo y garantizando también la efectividad de la misión militar;

d) El examen conjunto de las modificaciones relativas al espacio aéreo SW FAB y que afecten al rendimiento a nivel de SW FAB, y

e) El establecimiento coordinado de las zonas transfronterizas y el cumplimiento de las disposiciones relativas a la delegación de ATS entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo.

3 — Las Partes garantizarán la colaboración civil y militar en los procesos de toma de decisiones cooperativas (CDM) que se emprendan con el Gestor de Red, mediante:

a) La formulación de puntos de vista consolidados relacionados con las funciones de red;

b) El apoyo a la revisión del plan europeo de red de rutas;

c) El apoyo a la revisión del plan europeo de mejora de la red de rutas; y

d) La ejecución de las medidas aplicables derivadas de estos planes relacionados con la red.

## CAPÍTULO 6

### Prestación de servicios de navegación aérea

#### Artículo 17

##### Prestación de Servicios de Navegación Aérea y Funciones

1 — Se prestarán las siguientes funciones y servicios de navegación aérea en el SW FAB:

a) Servicios de Tránsito Aéreo (ATS);

b) Servicios de comunicación, navegación y vigilancia (CNS);

c) Servicios meteorológicos (MET);

d) Servicios de Información Aeronáutica (AIS);

e) Gestión del Espacio Aéreo (ASM); y

f) Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM).

2 — Las Partes fomentarán la estrecha cooperación entre los proveedores de servicios de navegación aérea y la celebración de acuerdos por escrito con respecto a disposiciones operacionales y técnicas de relevancia para la prestación de dichos servicios dentro del SW FAB.

3 — Las Partes se esforzarán por lograr sistemas técnicos armonizados e interoperables con un despliegue rentable de las infraestructuras para la prestación de los servicios de gestión del tránsito aéreo y de las comunicaciones, navegación, vigilancia y servicios meteorológicos por los proveedores de servicios de navegación aérea civil y militar.

4 — Las Partes cooperarán en el campo de la información aeronáutica y coordinarán la prestación de los servicios de información aeronáutica.

5 — Las Partes, a través de los correspondientes proveedores de servicios de navegación aérea, velarán por la transferencia fluida y flexible de la responsabilidad del control del tráfico aéreo entre dependencias de ATS.



6 — En caso de acuerdos escritos o disposiciones legales equivalentes entre los proveedores de servicios de navegación aérea de las Partes del SW FAB y otros proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados vecinos, la Parte interesada velará por que los acuerdos escritos no afecten a este Acuerdo y se comuniquen al Consejo.

#### Artículo 18

##### Prestación de Servicios de Navegación Aérea Transfronterizos

1 — La Junta Operativa, basándose en las necesidades operativas, podrá proponer al Consejo, previa ratificación por el Comité de Autoridades de Supervisión, el establecimiento de un espacio aéreo transfronterizo dentro del espacio aéreo SW FAB. La decisión del Consejo será aplicable después de su aprobación por cada Parte siguiendo las respectivas normas y procedimientos nacionales.

2 — En el espacio aéreo transfronterizo establecido de conformidad con el apartado 1 anterior, los servicios de navegación aérea se prestarán sobre la base de acuerdos específicos por escrito celebrados entre los ANSP designados, que hayan sido aprobados por el Comité de Autoridades de Supervisión.

3 — Las Partes garantizarán que sus NSA celebren los acuerdos adecuados para la supervisión de los servicios de navegación aérea prestados en el espacio aéreo transfronterizo establecido.

4 — Los acuerdos existentes entre los ANSP para la prestación de servicios de navegación aérea en los espacios aéreos transfronterizos establecidos que se encuentren operativos en la fecha de la entrada en vigor del presente Acuerdo, serán evaluados para su posible revisión con arreglo a las disposiciones establecidas en el presente Acuerdo.

#### CAPÍTULO 7

##### Certificación y supervisión

#### Artículo 19

##### Certificación y Supervisión

1 — Las Partes garantizarán que sus NSA civiles celebren los acuerdos adecuados para la cooperación en la supervisión y vigilancia de los ANSP en el espacio aéreo SW FAB y que sus prácticas estén armonizadas.

2 — Las disposiciones que establecen las condiciones detalladas para el ejercicio de los derechos y obligaciones de las NSA civiles en virtud de este artículo, y para el intercambio y difusión de información relacionada con la seguridad operativa, deberán ser comunicadas por las NSA al Consejo.

3 — Las Partes garantizarán que los ANSP facilitan la labor de las Partes y/o sus NSA, según sea el caso, en el seguimiento y verificación del cumplimiento de los requisitos reglamentarios. Ello incluirá proporcionar, a petición de las NSA, todas las pruebas documentales pertinentes que demuestren el cumplimiento y facilitar las inspecciones e investigaciones de las NSA.

4 — Las Partes reconocerán mutuamente las tareas de supervisión de las NSA de la otra Parte y sus resultados.

5 — La NSA civil que emitió la certificación a un ANSP que proporcione servicios transfronterizos en el SW FAB, estará a cargo de la supervisión de ese ANSP, en estrecha colaboración con la NSA civil de la otra Parte interesada.

6 — Las Partes podrán permitir la prestación de servicios de navegación aérea en la totalidad o parte de su espacio aéreo aplicable a los ANSP sin certificación, en caso de que el proveedor de esos servicios los preste principalmente para el movimiento de aeronaves distintas del tránsito aéreo general.

#### CAPÍTULO 8

##### Designación

#### Artículo 20

##### Designación de Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo y Servicios Meteorológicos

1 — Las Partes establecerán un mecanismo común para la designación conjunta de los proveedores de servicios de tráfico aéreo en el SW FAB y sus áreas de responsabilidad.

2 — Hasta que se haya establecido un mecanismo común, cualquier proveedor de servicios de tráfico aéreo designado por una Parte se considerará designado conjuntamente por las Partes a partir de la fecha de notificación de la designación a la otra Parte.

3 — Cada Parte tendrá derecho a revocar o modificar, total o parcialmente, la designación de uno o más proveedores de servicios de tráfico aéreo para proporcionar dichos servicios en su espacio aéreo aplicable.

4 — Las Partes se informarán mutuamente sobre los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados y los proveedores de servicios meteorológicos a nivel nacional y de cualquier cambio en su certificación o su situación jurídica.

5 — Las Partes informarán conjuntamente a la Comisión Europea y a otros Estados miembros de cualquier decisión adoptada en virtud del presente artículo, relativa a la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo y proveedores de servicios meteorológicos en el SW FAB.

6 — Las Partes garantizarán la cooperación entre los proveedores de servicios meteorológicos aeronáuticos. Cada Parte podrá designar a los proveedores de los servicios meteorológicos aeronáuticos en régimen de exclusividad en la totalidad o en parte del espacio aéreo bajo su responsabilidad, e informar al Consejo de ello.

#### CAPÍTULO 9

##### Cooperación civil y militar

#### Artículo 21

##### Coordinación Civil y Militar

1 — Las Partes garantizarán que se formalizan los mecanismos apropiados de consulta y coordinación entre las autoridades civiles y militares competentes y entre estas autoridades y las partes interesadas sobre temas de interés común que afectan al SW FAB.

2 — Para la prestación de servicios transfronterizos en el espacio aéreo SW FAB, las Partes garantizarán una estrecha coordinación entre los ANSP civiles y las autoridades militares.

## Artículo 22

**Utilización Flexible del Espacio Aéreo**

1 — Las Partes deberán cooperar en el ámbito jurídico, operativo y técnico para la aplicación eficiente y coherente del concepto de utilización flexible del espacio aéreo, teniendo en cuenta tanto las necesidades civiles como las militares.

2 — Las Partes garantizarán que se establecen acuerdos comunes y procedimientos armonizados entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo civiles y militares.

3 — Las Partes se asegurarán de que las autoridades civiles y militares coordinan a nivel estratégico, pre-táctico y táctico la gestión del espacio aéreo.

4 — El presente Acuerdo no afectará al derecho de cada Parte de aplicar el concepto de utilización flexible del espacio aéreo a la hora de reservar, restringir u organizar de otro modo los volúmenes determinados del espacio aéreo que se extiendan a través de su espacio aéreo aplicable, para el uso exclusivo o específico de los usuarios militares y/o aeronaves operadas como Circulación Aérea Operativa.

## CAPÍTULO 10

**Rendimiento**

## Artículo 23

**Rendimiento**

1 — Las Partes se proponen elaborar y adoptar un Plan de Rendimiento Conjunto para el SW FAB en consonancia con los objetivos de rendimiento para el conjunto de la Unión Europea y un sistema de incentivos apropiado, teniendo en cuenta las necesidades de seguridad y defensa.

2 — En el caso de que se adopte la decisión para la elaboración conjunta de un plan de rendimiento del SW FAB, las Partes se pondrán de acuerdo sobre las disposiciones apropiadas relativas a la elaboración, elementos y definición de objetivos de rendimiento, y la adopción, ejecución y seguimiento del plan de rendimiento, teniendo en cuenta las singularidades regionales de las diferentes áreas pertenecientes al SW FAB.

3 — Hasta el momento en que se elabore un plan de rendimiento conjunto, las Partes garantizarán que se determinen objetivos de rendimiento agregados a nivel del SW FAB a partir de los respectivos planes nacionales de rendimiento para los servicios de navegación aérea de las Partes y que se comuniquen, a efectos informativos, a la Comisión Europea.

## CAPÍTULO 11

**Tarifas**

## Artículo 24

**Zonas de Tarificación**

1 — Las Partes se esforzarán por desarrollar y aplicar principios comunes que rijan la política de tarificación en el SW FAB, teniendo en cuenta la posibilidad de exenciones nacionales.

2 — Mientras tanto, las Partes concluyen y aceptan por el presente que todas las zonas existentes de tarificación dentro del espacio aéreo SW FAB, permanecerán en vigor hasta que se acuerde otra cosa por las Partes.

## CAPÍTULO 12

**Accidentes e incidentes graves**

## Artículo 25

**Investigación de seguridad de Accidentes e Incidentes Graves**

1 — Una Parte iniciará una investigación de seguridad sobre las circunstancias de los accidentes o incidentes graves que ocurran en su territorio y en las áreas bajo su responsabilidad. En el caso de que esté implicado un avión militar en accidentes o incidentes graves, se observarán los reglamentos nacionales aplicables.

2 — Cuando así se solicite, se facilitará y dará acceso a la Parte en que se produjo el accidente o incidente grave a los materiales oportunos de las Unidades ATS de las Partes y de las autoridades afectadas (por ejemplo, registros de datos de radar, transcripciones de cintas) con el fin de que sea posible realizar una investigación de seguridad sobre el accidente o incidente grave.

3 — Para hacer posible una investigación eficaz y sin obstáculos, una Parte permitirá a la otra Parte que esté realizando la investigación llevar a cabo en su territorio las investigaciones de seguridad necesarias.

4 — Cada Parte tendrá la oportunidad de nombrar observadores para que estén presentes en la investigación de seguridad iniciada por la Parte en cuyo territorio se produjo el incidente grave o accidente.

## Artículo 26

**Notificación de Accidentes e Incidentes y Difusión de la Información**

1 — Las Partes dispondrán de los mecanismos adecuados de notificación de incidentes y accidentes, de conformidad con las normas internacionales y europeas, y fomentarán un mejor entorno de información abierta/cultura de equidad.

2 — En el caso de que ocurra un accidente o incidente grave en el SW FAB, la Parte que realiza la investigación de seguridad informará inmediatamente al Consejo si advierte deficiencias en el SW FAB.

3 — La Parte que realice la investigación deberá proporcionar, cuando lo solicite la otra Parte y sujeto a la legislación nacional, el informe y las conclusiones de la investigación de seguridad relativa a la prestación de servicios de tránsito aéreo dentro del SW FAB que sean de relevancia para la seguridad del vuelo.

4 — Los informes de accidentes e incidentes presentados por una Parte a la otra serán tratados con el mismo nivel de confidencialidad y secreto que se les aplica en la Parte en la que fueron elaborados en virtud de su legislación.

## CAPÍTULO 13

**Planes de contingencia**

## Artículo 27

**Planes de Contingencia**

1 — Los proveedores de servicios de navegación aérea designados por las Partes deberán coordinar sus planes de contingencia respecto a los servicios de navegación aérea ofrecidos en el SW FAB y en particular, estableciendo los procedimientos entre las dependencias de ATS, los proveedores de servicios meteorológicos aeronáuticos y

las autoridades afectadas. Los planes de contingencia se elaborarán de acuerdo, entre otros, con los requisitos de cielo único Europeo y de las legislaciones nacionales.

2 — Las Partes establecerán las medidas adecuadas a fin de garantizar que los modos de contingencia de las operaciones no afectan a la transferencia fluida y flexible de responsabilidad ATC entre dependencias de ATS.

## CAPÍTULO 14

### Responsabilidad Civil

#### Artículo 28

##### Responsabilidad Civil

1 — Las Partes serán responsables de los daños causados por las mismas o por uno de sus agentes o por cualquier otra persona que actúe en su nombre durante la realización de las actividades previstas en el presente Acuerdo, en caso de negligencia o conducta dolosa.

2 — Una Parte podrá interponer una demanda contra la otra para solicitar el resarcimiento por los gastos incurridos como resultado de los daños causados por ella o por uno de sus agentes o cualquier otra persona que actúe en su nombre, durante la realización de las actividades previstas en el presente Acuerdo, en casos de negligencia o conducta dolosa.

3 — Salvo que las Partes acuerden otra cosa, la legislación aplicable a los conflictos relativos a la responsabilidad civil será la ley de la Parte donde se originaron los daños.

## CAPÍTULO 15

### Disposiciones finales

#### Artículo 29

##### Relación con otros convenios internacionales

Las disposiciones del presente Acuerdo no afectarán a los derechos y obligaciones derivados de otros convenios internacionales en que las Partes sean parte, en concreto el Convenio de Chicago.

#### Artículo 30

##### Consultas

Las Partes podrán solicitar en cualquier momento consultas respecto de la aplicación del presente Acuerdo.

#### Artículo 31

##### Resolución de controversias

1 — Toda controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo deberá resolverse, a ser posible, mediante negociaciones, por conducto diplomático.

2 — Si la controversia no puede solucionarse en un plazo de seis meses, se someterá, a petición de una de las partes en la misma, a la decisión de un tribunal arbitral *ad hoc*.

3 — El tribunal arbitral estará integrado por tres árbitros, designados como sigue:

a) Cada parte nombrará a un árbitro en un plazo de dos meses a partir de la recepción de la solicitud de arbitraje formulada por escrito;

b) Los dos árbitros así nombrados nombrarán conjuntamente, en un plazo de dos meses, a un nacional de un tercer Estado con el que ambas partes mantengan relaciones diplomáticas, como Presidente del tribunal de arbitraje.

4 — En caso de no haberse constituido el tribunal de arbitraje en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción de la solicitud escrita de arbitraje, cualquiera de las partes podrá solicitar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que realice los nombramientos necesarios.

5 — Si el Presidente de la Corte Internacional de Justicia fuera nacional de alguna de las Partes o hubiera otro motivo que le impidiera hacer los nombramientos, se solicitará al miembro que le siga en jerarquía de la Corte Internacional de Justicia y que no sea nacional de ninguna de las Partes que realice los nombramientos.

6 — El tribunal arbitral establecerá sus propias normas de procedimiento y emitirá su decisión de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo y en el derecho internacional aplicable.

7 — Las decisiones arbitrales se tomarán por mayoría y serán vinculantes para todas las Partes.

8 — En el caso de una controversia relativa al significado y alcance de una decisión, corresponderá al tribunal arbitral interpretarlos, a petición de cualquiera de las partes.

9 — Cada Parte sufragará los costes de su respectivo árbitro, así como de la adecuada representación ante el tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos, mientras que los gastos relativos al Presidente y el Tribunal se sufragarán a partes iguales.

#### Artículo 32

##### Enmienda

1 — El presente Acuerdo podrá enmendarse a solicitud de una de las Partes o a propuesta del Consejo.

2 — Las enmiendas estarán sujetas a ratificación, aceptación o aprobación por las Partes.

3 — Las enmiendas entrarán en vigor de conformidad con los términos especificados en el artículo 34 del presente Acuerdo.

4 — Las Partes informarán de las enmiendas al presente Acuerdo a la Comisión Europea y, en caso necesario, a los FAB adyacentes y a los Estados vecinos.

#### Artículo 33

##### Adhesión

1 — El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión a partir de la fecha de su entrada en vigor.

2 — Los Estados que no sean Parte en el presente Acuerdo podrán adherirse a él, presentando una solicitud al Consejo a través del punto de contacto del SW FAB.

3 — La adhesión deberá ser aceptada de mutuo acuerdo por las Partes.

4 — Las condiciones de adhesión y los ajustes resultantes al presente Acuerdo serán convenidos entre las Partes y el Estado Solicitante.

5 — Las Partes y el Estado Solicitante acordarán un presupuesto común que cubra los gastos de adhesión.

6 — El presente Acuerdo entrará en vigor para el Estado que se adhiere treinta días después de la fecha de recepción de su notificación a las Partes.

## Artículo 34

**Entrada en vigor**

1 — El presente Acuerdo entrará en vigor treinta días después de la fecha de recepción de la última notificación, formulada por escrito y por conducto diplomático, por la que se comunique la terminación de los procedimientos internos de cada Parte necesarios a tal fin.

2 — Las Partes informarán a la Comisión Europea y a los FAB adyacentes y Estados vecinos sobre la entrada en vigor del presente Acuerdo y la fecha del inicio de actividad del SW FAB.

## Artículo 35

**Suspensión**

1 — Cada Parte podrá suspender temporalmente el presente Acuerdo, en todo o en parte, por motivos de orden público, salud pública o seguridad nacional.

2 — La suspensión del presente Acuerdo, así como su terminación, deberán comunicarse inmediatamente a las Partes y a la Comisión Europea en forma escrita y por conducto diplomático.

3 — La “Parte Cesante” hará todo lo posible para poner fin a la suspensión tan pronto como sea posible.

4 — La “Parte Cesante” correrá con los gastos derivados de dicha suspensión.

5 — Las consecuencias financieras derivadas de la suspensión se determinarán en un acuerdo especial entre las Partes.

## Artículo 36

**Retirada del Acuerdo**

1 — Cada Parte podrá retirarse del presente Acuerdo, en cualquier momento, notificando, en forma escrita y por conducto diplomático, su intención de retirarse, con al menos doce meses de antelación.

2 — La Parte que se retira se hará cargo de los costes derivados de dicha retirada.

3 — Las consecuencias financieras derivadas de la retirada se determinarán en un acuerdo especial entre las Partes.

4 — La Parte que se retira informará inmediatamente a la Comisión Europea, los FAB adyacentes y Estados vecinos de su decisión de retirarse del SW FAB.

## Artículo 37

**Terminación**

1 — Las Partes podrán dar por terminado el presente Acuerdo mediante acuerdo escrito, en el que las mismas acordarán la fecha a partir de la cual dejará de estar en vigor.

2 — Las Partes, de común acuerdo, determinarán y distribuirán el coste resultante de la terminación del presente Acuerdo.

3 — El Consejo del SW FAB informará inmediatamente a la Comisión Europea, los FAB adyacentes y los Estados vecinos de la terminación del presente Acuerdo.

## Artículo 38

**Notificaciones**

Todas las notificaciones con arreglo al presente Acuerdo se efectuarán en lengua inglesa y por escrito, salvo que se acuerde otra cosa.

## Artículo 39

**Registro**

El presente Acuerdo deberá registrarse ante la OACI, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 83 del Convenio de Chicago.

En testimonio de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

Hecho en Lisboa a 17 de mayo de 2013, en dos originales, en español, portugués e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos.

Por el Reino de España:

*D.ª Ana Pastor*, Ministra de Fomento.

Por la República Portuguesa:

*D. Álvaro Santos Pereira*, Ministro de Economía y Empleo.

**AGREEMENT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE KINGDOM OF SPAIN ON THE ESTABLISHMENT OF THE SOUTH WEST FUNCTIONAL AIRSPACE BLOCK (SW FAB)**

**Preamble**

The Portuguese Republic and the Kingdom of Spain, hereinafter referred to as «Parties», taking into consideration the European Union law on the creation of the single European sky, and in particular Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004, on the provision of air navigation services in the single European sky, as amended by Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system, and Regulation (EU) No 176/2011 of the Commission of 24 February 2011 on the information to be provided before the establishment and modification of a functional airspace block;

Whereas by creating the South West Functional Airspace Block (henceforth the SW FAB) regardless of existing boundaries, the Parties aim to optimise capacity, effectiveness and efficiency of the Air Traffic Management network, minimise the environmental impact while maintaining a high level of safety and achieve positive general public economic interests;

Recognising the Parties' obligations as signatories to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on 7 December 1944;

Recognising that the Parties shall comply with conditions stemming from regional agreements concluded within the International Civil Aviation Organization (ICAO) and with regional agreements in existence on the date of entry into force of Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009, amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system, in particular those involving third countries;

Recognising that the conclusion of an Agreement between States regarding the establishment of a Functional Airspace Block shall not prejudice the principle that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory or the capacity of every State to exercise its prerogatives with regard to security and defence in its national airspace;

Recognising that the National Supervisory Authorities of each Party shall establish appropriate arrangements for a close cooperation with each other to ensure an adequate oversight of Air Navigation Service Providers within the airspace of the SW FAB;

Recognising the statement by the Member States of the European Union on military issues related to the single European sky (OJ L 96/9 of 31.03.2004), together with the safeguard on essential security and defence policy interests of EU Member States as stated in Article 13 of the Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004, laying down the framework for the creation of the single European sky, as amended by regulation (CE) N.º 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system;

Recognising the Parties obligations as part of the North Atlantic Treaty Organization (NATO);

Recognising that the creation of the South West Functional Airspace Block necessarily implies a closer cooperation by the Air Navigation Service Providers and the improved and increasing cross border provision of air navigation services;

Having regard to the Memorandum of Understanding between Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I. P.), Dirección General de Aviación Civil (DGAC), Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E. and Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) signed on March 17<sup>th</sup>, 2009 at Amsterdam.

Having regard to the Spanish and Portuguese Civil NSA Cooperation Agreement for the carrying out of Joint civil NSA functions in the framework of the single European sky signed on February 25<sup>th</sup>, 2010 at Madrid and the Agreement between the civil National Supervisory Authorities of the Portuguese Republic and the Kingdom of Spain regarding the establishment of the SW FAB signed on May 17<sup>th</sup> 2012, at Madrid;

Having regard to the existing framework for cooperation between the two main air traffic service providers, Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) and Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E., built upon the Memorandum of Cooperation signed on May 16<sup>th</sup>, 2001 at Madrid and the Framework Agreement for the establishment of the South West Functional Airspace Block between Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal — E. P. E. and Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), signed on June 18<sup>th</sup>, 2012 at Madrid

Having regard to the existing framework between the Spanish Air Force and the Portuguese Air Force in the “Cooperation Protocol between the Ministry of National Defence of the Portuguese Republic and the Ministry of Defence of the Kingdom of Spain”, signed on October 26<sup>th</sup> 1998 at Lisbon, the “Technical Agreement of cooperation

and mutual support between Air Defence System of the Kingdom of Spain and the Portuguese Republic” signed on May 5<sup>th</sup>, 1997, at Lisbon and May 13<sup>th</sup> 1997 at Madrid and the “Technical Agreement in relation with facilities of mutual over flight and landing of military aircraft of the Kingdom of Spain and the Republic of Portugal” signed on November 4<sup>th</sup> 2004 at Madrid and on November 24<sup>th</sup> 2004, at Lisbon.

Having regard to the Agreement on the Establishment of the South West Functional Airspace Block (SW FAB) between the Instituto de Meteorologia, I. P. Portugal, currently designated Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P. and Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) signed on June 15<sup>th</sup> 2012 at Lisbon and on June 20<sup>th</sup> at Madrid;

Taking into account the Joint Declaration between Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I. P.), and Dirección General de Aviación Civil (DGAC) on the SW FAB initiative signed on May 17<sup>th</sup>, 2012 at Madrid;

Considering that the aim of this Agreement is to create an adequate high level FAB legal framework enabling the necessary agreements and arrangements for implementation and day-to-day operations in the SW FAB and be used by the SW FAB partners for achieving the agreed SW FAB objectives and expected benefits;

Considering that the SW FAB covers the airspace which is under the Parties responsibility within the ICAO EUR region and in addition for the Kingdom of Spain, the particularity of the airspace under their responsibility within ICAO AFI region (Africa-Indian Ocean Region) and considering also the need of ensuring the successful integration of the traffic flows between the North and South Atlantic;

Considering the differences between the SW FAB operational airspace blocks as well as the variety from an operation and technical point of view;

Considering that the Flight Information Region (FIR) of Santa Maria (Santa Maria FIR) covers oceanic airspace outside the ICAO EUR region, the Portuguese Republic reserves the right to review the implications of the eventual integration of the Santa Maria FIR in the SW FAB, yet continue to encourage air navigation services providers to optimize capacity and efficiency with this FIR and all levels of flight in the airspace of SW FAB initiatives and operational techniques as well as from the standpoint of the Air Traffic Management (ATM); and

Aiming at the creation of the legal and institutional basis for the establishment of the SW FAB between the Parties,

Agree as follows:

## CHAPTER 1

### General principles

#### Article 1

##### Purpose and Scope of this Agreement

1 — The Parties hereby agree to establish a South West Functional Airspace Block (SW FAB).

2 — This Agreement shall take into account in particular the need for continued coordination between the Parties and potential on-going development of the SW FAB further to its establishment.

3 — This Agreement does not create an international organisation with international legal personality.

4 — This Agreement defines the rights and obligations of the Parties related to the creation of the SW FAB.

5 — This Agreement defines the general conditions and the governance under which the Parties have to ensure air traffic management and the provision of air navigation services in the SW FAB airspace.

6 — This Agreement shall not affect the search and rescue obligations of the States. The provisions of this Agreement shall be without prejudice to the competences of the Parties relating to essential security and defence policy interests.

7 — This Agreement shall not affect the relations regarding ownership and control issues between air navigation services providers.

8 — The following issues are reserved by each Party and are not subject to this Agreement:

- a) Sovereignty;
- b) State aircraft within the meaning of Article 3 of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago, on 7 December 1944;
- c) National security and defence including training and any other operational activities;
- d) Search and rescue operations;
- e) Ownership and control issues of the air navigation service providers; and
- f) Involvement by either Party without the other in any other FAB.

## Article 2

### Definitions

1 — For the purposes of this Agreement:

a) «Air Navigation Service Provider (ANSP)» means any public or private entity, providing Air Navigation Services for General Air Traffic;

b) «Air Navigation Services (ANS)» means air traffic services; communication, navigation and surveillance services; meteorological services for air navigation; and aeronautical information services;

c) «Air Traffic Control (ATC) service» means a service provided for the purpose of:

i) Preventing collisions:

Between aircrafts; and

On the manoeuvring area between aircraft and obstructions; and

ii) Expediting and maintaining an orderly flow of air traffic;

d) «Air Traffic Management (ATM)» means the aggregation of the airborne and ground-based functions (air traffic services, airspace management and air traffic flow management) required to ensure the safe and efficient movement of aircraft during all phases of operations;

e) «Air Traffic Services (ATS)» means the various flight information services, alerting services, air traffic advisory services and air traffic control (ATC) services (area, approach and aerodrome control services);

f) «Air Traffic Services Unit (ATS unit)» means a unit, civil or military, responsible for providing air traffic services;

g) «Applicable airspace» means, with respect to each Party, the airspace under the Party's responsibility and determined by such Party as part of the SW FAB;

h) «Chicago Convention» means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on 7 December 1944 and includes:

i) Any amendment thereof that has been ratified by the Parties and has entered into force under Article 94, paragraph a of the Convention; and

ii) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as the international Standards referred to in Article 37 of the Convention in such Annex or amendment are at any given time effective for the Parties;

i) «Party» means the Portuguese Republic, the Kingdom of Spain, as well as any other State that accesses to the present Agreement as set in Article 33 of this Agreement;

j) «Cross-border airspace» means an airspace structure extending across national borders and/or the boundaries of flight information regions;

k) «Cross-border services» means any situation where air navigation services are provided in one Member State by a service provider certified in another Member State;

l) «Delegation of air traffic services (ATS)» means the delegation from one State (the Delegating State) to another State (the Providing State) of the responsibility for providing air traffic services in a portion of airspace extending over the territories of the former;

m) «Functional Airspace Block (FAB)» means an airspace block based on operational requirements and established regardless of State boundaries, where the provision of air navigation services and related functions are performance-driven and optimised with a view to introducing, in each functional airspace block, enhanced cooperation among air navigation service providers;

n) «General Air Traffic (GAT)» means all movements of civil aircraft, as well as all movements of State aircraft (including military, customs and police aircraft) when these movements are carried out in conformity with the procedures of ICAO;

o) «Meteorological Services (MET)» means those facilities and services that provide aircraft with meteorological forecasts, briefs and observations as well as any other meteorological information and data provided by States for aeronautical use;

p) «National Supervisory Authority (NSA)» means the body or bodies designated by the Parties, to assume the tasks assigned to it (or to them) in accordance with Article 4, paragraph 1 of Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004, as amended by regulation (CE) n.º 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009, laying down the framework for the creation of the single European sky;

q) «Operational Air Traffic (OAT)» means all flights which do not comply with the provisions stated for GAT and for which rules and procedures have been specified by appropriate national authorities;

r) «Stakeholders» means the neighbouring third countries to the SW FAB, relevant airspace users or groups of airspace users and staff representative bodies as well as adjacent air navigation service providers to those in the SW FAB, airport operators and manufacturers;

s) «SW FAB airspace» means the airspace encompassing the applicable airspace of each Party; and

t) «Territory» means the land areas, the territorial waters adjacent thereto and the airspace over which a Party exercises sovereign rights according to international law.

### Article 3

#### Objectives of the SW FAB

The objectives of the SW FAB are to achieve optimal performance in the areas related to safety, environmental sustainability, capacity, cost-efficiency, flight efficiency and also military mission effectiveness, throughout the design of airspace and the organisation of air traffic management in the airspace concerned regardless of existing boundaries.

### Article 4

#### SW FAB Airspace

1 — With respect to airspace falling under their responsibility for provision of Air Navigation Services, the Parties hereby agree to establish a Functional Airspace Block in the applicable airspace of each Party (hereinafter the SW FAB airspace) as follows:

- a) FIR Lisboa (FL245/UNL);
- b) UIR Madrid (FL245/UNL);
- c) UIR Barcelona (FL245/UNL); and
- d) UIR Canary Islands (FL245/UNL).

2 — Any modification and alteration of the delineation of the SW FAB airspace shall be agreed on by the Parties and shall enter into force as provided for in Article 32 of this Agreement.

3 — The Parties shall inform the European Commission of the modifications implemented following the process specified in Article 5 of Regulation (EU) No 176/2011 of the Commission of 24 February 2011 on the information to be provided before the establishment and modification of a functional airspace block.

4 — The Parties shall, if they agree to modify or alter the SW FAB airspace, ensure that appropriate transitional measures and arrangements are in place.

5 — With reference to the FIR Santa Maria the Portuguese Republic will decide on its inclusion in the SW FAB Airspace no later than 31 December 2014.

### Article 5

#### Sovereignty

This Agreement shall be without prejudice to the Parties sovereignty over the airspace above their respective territories.

### Article 6

#### Security and Defence

1 — This Agreement shall be without prejudice to the Parties respective national interests regarding security and defence matters.

2 — This Agreement shall not prevent the application of measures by a Party to the extent to which these are needed to safeguard essential security or defence policy interests.

3 — Whenever the implementation of this Agreement will be detrimental to their safe and efficient performance each Party shall be entitled to safeguard security and de-

fence operations, training and any other activities of its Operational Air Traffic in accordance with its internal law.

### Article 7

#### Reserved Matters

1 — All issues concerning the relationships with third parties, related to the international airspace of the ICAO NAT Region under the jurisdiction of the Portuguese Republic, shall be of the sole competence of the Portuguese Republic.

2 — All the issues concerning the relationships with third parties, related to the AFI region of the SW FAB under the jurisdiction of the Kingdom of Spain, shall be of the sole competence of the Kingdom of Spain.

## CHAPTER 2

### Safety

### Article 8

#### SW FAB Safety

1 — The Parties shall commit to cooperate and take the appropriate measures to ensure that the SW FAB will be established and managed safely.

2 — The Parties shall jointly ensure the development and establishment of a common safety policy in the SW FAB.

## CHAPTER 3

### Bodies and operation

### Article 9

#### Bodies of the SW FAB

1 — The SW FAB shall be composed by the following bodies:

- a) Council;
- b) Supervisory Authorities Committee; and
- c) Operational Board.

2 — The above mentioned bodies have no legal personality.

### Article 10

#### Council

1 — The Council is established as a joint decision-making body for the purposes of the implementation, operation and further development of this Agreement.

2 — The Council is composed of the following representatives from each Party:

- a) One representative from the authority responsible for civil aviation; and
- b) One representative from the authority responsible for military aviation.

3 — Upon invitation by the Council, representatives of the Supervisory Authorities Committee and the Operational Board as well as other participants may attend the Council meetings as observers.

4 — The Council shall be chaired alternately in annual terms by the representative appointed by each Party.

5 — The chair of the Council will designate the Point of Contact (PoC) of the SW FAB during this period.

6 — The decisions of the Council shall be adopted by unanimity.

7 — The decisions of the Council shall become effective two months after the day of their adoption, unless otherwise agreed.

8 — If one Party informs the other Party within this period that it can implement the decision only with the agreement of its national authorities, then the decision shall become effective one day after the Party concerned has informed the other Party that the agreement of its national authorities has been obtained.

9 — The rules of procedure, adopted by the Council at its first meeting, shall set out the arrangements, in particular for the convening of meetings, the prior dispatch of the agenda, the appointment and term of office of the Chair and the possibility of taking decisions by correspondence.

10 — The Council shall meet, at the invitation of its Chairman, at least twice a year and as and when required. Each Party shall be entitled to request the convening of a meeting.

#### Article 11

##### Functions of the Council

1 — In order to meet the commitments of the Parties under this Agreement, the Council shall govern the SW FAB and inter alia shall take decisions to:

a) Define the policy and strategic objectives for the development of the SW FAB, assess the results achieved in terms of performance and take appropriate measures if required;

b) Ensure the implementation of this Agreement and review the progress on the fulfilment of the objectives of the SW FAB;

c) Ensure that the SW FAB is established, developed and governed in accordance with all applicable requirements laid down in the single European sky legislation and each Party's national legislation;

d) Define the development of the civil and military coordination;

e) Define the modalities of the cooperation on the application of the concept of flexible use of airspace;

f) Support the harmonisation of relevant rules and procedures;

g) Approve the SW FAB common safety policy proposed by the Supervisory Authorities Committee;

h) Agree on the common airspace management policy for the SW FAB airspace;

i) Facilitate the joint designation process of the air navigation service providers setting the foundations for the establishment of the joint designation mechanisms;

j) Ensure the development and coordination of contingency plans within the SW FAB airspace;

k) Adopt its own rules of procedure and terms of reference and approve the rules of procedure and terms of reference of the Supervisory Authorities Committee, the Operational Board and the Stakeholders Consultation Forum;

l) Ensure the coordination of the SW FAB with adjacent functional airspace blocks;

m) Coordinate the positions of the Parties with regard to the application of international agreements concerning the work of ICAO, EUROCONTROL, the European Commission, the European Aviation Safety Agency (EASA)

and any other international organisation in the field of air navigation services;

n) Ensure the consultation with the SW FAB stakeholders where appropriate, through the Stakeholders Consultation Forum;

o) Propose amendments to this Agreement;

p) Approve the proposals of the Committees and Working Groups established under this Agreement; and

q) Approve the SW FAB annual report prepared by the Operational Board taking also into consideration the views expressed by the Supervisory Authorities Committee in relation to that annual report draft.

2 — The Council may approve the creation of other Committees and Working Groups.

3 — The Committees and Working Groups shall be composed of civil and/or military representatives appointed by the Parties.

4 — Upon invitation of the Committees and Working Groups, other participants may attend their meetings as observers.

#### Article 12

##### Stakeholders Consultation Forum

1 — The Stakeholders Consultation Forum shall be established as a consultative body of the Council and shall meet at least once a year.

2 — The role of this body shall solely be to advise the Council on the implementation of the SW FAB when required.

3 — SW FAB stakeholders shall be invited to the Stakeholders Consultation Forum.

4 — The Chair of the Council will chair the Stakeholders Consultation Forum.

#### Article 13

##### Supervisory Authorities Committee

1 — The Supervisory Authorities Committee shall be composed by one representative of each NSA, including the military authorities if not established as NSA, and the aeronautical meteorological supervisory authorities of the Parties.

2 — The Supervisory Authorities Committee shall be alternately chaired, in annual terms, by the representative of the civil NSA responsible for ATS of one of the Parties and co-chaired by the representative of the civil NSA also responsible for ATS of the other Party.

3 — The Supervisory Authorities Committee shall address all matters related to the supervision, performance and harmonisation of the SW FAB and shall execute other tasks entrusted to it by the Council.

4 — The Supervisory Authorities Committee shall assist the Council in particular on the implementation of Articles 15, 19, 23 and 24.

5 — The Supervisory Authorities Committee shall report to the Council on issues related to the above paragraphs and in particular on:

a) The implementation and the achievement of the performance targets; and

b) The coordination of the implementation of performance plans between the Parties.



6 — The Supervisory Authorities Committee shall propose to the Council the establishment of its working groups and committees.

7 — The Supervisory Authorities Committee shall submit for approval by the Council its rules of procedure for its work and the terms of reference.

#### Article 14

##### Operational Board

1 — The Operational Board shall be established to manage the technical and operational functioning of the SW FAB.

2 — The Operational Board shall be composed by:

- a) One representative of the en-route ATS provider of each Party;
- b) One military representative designated by each Party; and
- c) One representative of the aeronautical meteorological service providers of each Party.

Other participants may also attend as observers at the invitation of the Operational Board that should inform previously to the Council, pursuant to paragraph *k*) of paragraph 4 of this Article.

3 — The Operational Board shall be chaired alternatively, in annual terms, by the representative from the en-route ATS provider from each Party.

4 — The Operational Board shall:

- a) Ensure the implementation of the policies and objectives defined by the Council;
- b) Ensure the cooperation between en-route air traffic service providers aiming to obtain an improved and increased cross borders provision of air traffic services;
- c) Support the Network Manager in the development and on-going activities of the Network Strategic Plan and Network Operations Plan;
- d) Ensure the development of the civil and military coordination;
- e) Propose to the Council the modalities of the cooperation on airspace management, including the application of the concept of flexible use of airspace;
- f) Ensure the operational coordination of the SW FAB with adjacent functional airspace blocks;
- g) Propose, develop and implement a Common Plan for Projects Development within the scope of the SW FAB to be approved by the Council;
- h) Prepare and coordinate the SW FAB annual report;
- i) Propose and define a common management airspace policy to be further approved by the Council;
- j) Assist the Council on the implementation of this agreement and in particular of Articles 16, 17, 18, 21 and 22; and
- k) Report to the Council.

5 — The Operational Board shall propose to the Council the establishment of its working groups and committees.

6 — The Operational Board shall submit for approval by the Council its rules of procedure for its work and the terms of reference.

## CHAPTER 4

### Harmonisation

#### Article 15

##### Harmonisation of rules, standards and procedures

1 — The Parties shall, when feasible, ensure regulatory synergies and consistent approaches with regard to the rules, standards and procedures applied within the SW FAB.

2 — Until such harmonised rules and procedures referred to in paragraph 1 have been established, the rules and procedures of the Party in which the air navigation service is provided shall apply.

3 — Without prejudice to paragraph 2 and with regard to the air navigation services provision in the cross-border airspace, the national rules, standards and procedures in the Party that certified the ANSP providing the air navigation services shall apply.

## CHAPTER 5

### Airspace

#### Article 16

##### Airspace Design and Management of the SW FAB

1 — The Parties shall ensure the coordination of the design and management of a seamless SW FAB airspace as well as the implementation of coordinated air traffic flow and capacity management (ATFM) taking international collaborative processes and national security and defence aspects and requirements into consideration regardless of existing boundaries.

2 — The Parties shall ensure in particular:

- a) The development of the common airspace management policy, in close cooperation between civil and military authorities;
- b) The harmonisation of the airspace structure of the SW FAB to facilitate a seamless airspace;
- c) The design of the SW FAB airspace structure according to main traffic flows ensuring optimum airspace utilisation and ensuring also military mission effectiveness;
- d) The joint examination of modifications concerning the SW FAB airspace and affecting the performance at the SW FAB level; and
- e) The coordinated establishment of cross-border areas and the accomplishment of the arrangements for the delegation of ATS between air traffic service providers.

3 — The Parties shall ensure civil and military collaboration in cooperative decision-making (CDM) processes to be engaged with the Network Manager by:

- a) Formulating consolidated views related to the network functions;
- b) Supporting the review the European Route Network Plan;
- c) Supporting the review the European Route Network Improvement Plan; and
- d) Implementing the applicable measures resulting from these network related Plans.

## CHAPTER 6

**Provision of air navigation services**

## Article 17

**Provision of Air Navigation Services and functions**

1 — The following air navigation services and functions shall be provided in the SW FAB:

- a) Air Traffic Services (ATS);
- b) Communication, navigation and surveillance services (CNS);
- c) Meteorological services (MET);
- d) Aeronautical information services (AIS);
- e) Air Space Management (ASM); and
- f) Air Traffic Flow Management (ATFM).

2 — The Parties shall encourage close cooperation among air navigation service providers and entry into written agreements regarding operational and technical arrangements of relevance for the provision of air navigation services within the SW FAB.

3 — The Parties shall work towards harmonised and interoperable technical systems on a cost-efficient deployment of infrastructure for the provision of air traffic management and communication, navigation, surveillance and meteorological services by the civil and military air navigation service providers.

4 — The Parties shall cooperate in the field of aeronautical information and coordinate the provision of aeronautical information services.

5 — The Parties, through the relevant air navigation service providers, shall ensure smooth and flexible transfer of responsibility for air traffic control between ATS units.

6 — In case of written agreements or equivalent legal arrangements between air navigation service providers of the SW FAB Parties and other air navigation services providers of neighbouring States, the Party concerned shall ensure that such written agreements do not affect this Agreement and are communicated to the Council.

## Article 18

**Cross-Border Air Navigation Service Provision**

1 — Based on operational needs, the Operational Board may propose to the Council, after endorsement by the Supervisory Authorities Committee, the establishment of cross-border airspace within the SW FAB airspace. The decision of the Council shall apply after the approval by each Party following the respective national rules and procedures.

2 — In the cross-border airspace established in accordance with paragraph 1 above, the air navigation services shall be provided based on specific written arrangements concluded between the designated ANSPs and endorsed by the Supervisory Authorities Committee.

3 — The Parties shall ensure that their NSAs conclude appropriate arrangements for the supervision of air navigation services provided in the established cross-border airspace.

4 — The existing arrangements between ANSPs for the provision of air navigation services in the established cross-border airspace 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.

## CHAPTER 7

**Certification and oversight**

## Article 19

**Certification and Oversight**

1 — The Parties shall ensure that their civil NSAs conclude appropriate arrangements for the cooperation on the supervision and oversight of ANSPs within the SW FAB airspace and that their practices are harmonised.

2 — The arrangements providing for the detailed conditions of the exercise of the rights and obligations of the civil NSAs under this article and for the exchange and dissemination of safety related information shall be communicated by the NSAs to the Council.

3 — The Parties shall ensure that the ANSPs facilitate the work of the Parties and/or their NSAs, as the case may be, in monitoring and verifying compliance with regulatory requirements. This shall include providing all relevant evidences to demonstrate compliance at the request of the NSAs and facilitating inspections and surveys by the NSAs.

4 — The Parties shall mutually recognise the supervisory tasks of the NSAs of the other Party and the results of these tasks.

5 — The civil NSA that issued the certification to an ANSP providing cross-border services in the SW FAB shall be in charge of the supervision of that ANSP in close cooperation with the civil NSA of the other Party concerned.

6 — The Parties may allow the provision of air navigation services in all or part of their applicable airspace to ANSPs without certification in cases where the provider of such services offers them primarily to aircraft movements other than General Air Traffic.

## CHAPTER 8

**Designation**

## Article 20

**Designation of Air Traffic and Meteorological Services Providers**

1 — The Parties shall establish a common mechanism for the joint designation of the air traffic service providers of the SW FAB and their areas of responsibility.

2 — Until such a common mechanism has been established, any air traffic service provider designated by one Party shall be deemed jointly designated by the Parties as from the date of notification of the designation to the other Party.

3 — Each Party shall be entitled to repeal or amend such designation of one or more air traffic service provider(s) to provide air traffic services in its applicable airspace wholly or partially.

4 — The Parties shall inform one another on the rights and obligations of the designated air traffic service providers and meteorological service providers at national level and of any change in their certification or their legal status.

5 — The Parties shall jointly inform the European Commission and other Member States of any decision taken under this article concerning the designation of air traffic service providers and meteorological service providers in SW FAB.

6 — The Parties shall ensure cooperation among providers of aeronautical meteorological services. Each Party may designate providers of the aeronautical meteorological services on an exclusive basis in all or part of the airspace under responsibility and inform the Council thereof.

## CHAPTER 9

### Civil and military cooperation

#### Article 21

##### Civil-Military Coordination

1 — The Parties shall ensure that appropriate consultation and coordination mechanisms between the competent civil and military authorities and between these authorities and the relevant stakeholders on issues of common interest affecting the SW FAB are formalized.

2 — For the provision of cross-border services in the SW FAB airspace, the Parties shall ensure close coordination between civil ANSPs and military authorities.

#### Article 22

##### Flexible Use of Airspace

1 — The Parties shall cooperate at legal, operational and technical level for the efficient and consistent application of the concept of flexible use of airspace taking into account both civil and military requirements.

2 — The Parties shall ensure that common agreements and harmonized procedures are set up between civil and military air traffic service providers.

3 — The Parties shall ensure that civil and military authorities coordinate at the strategic, pre-tactical and tactical levels of airspace management.

4 — This Agreement does not affect the right of each Party to apply the flexible use of airspace concept when reserving, restricting or otherwise organizing defined volumes of airspace extending across its applicable airspace, for exclusive or specific use of military users and/or aircraft operated as Operational Air Traffic.

## CHAPTER 10

### Performance

#### Article 23

##### Performance

1 — The Parties aim at elaborating and adopting a joint performance plan for the SW FAB consistent with the European Union-wide performance targets and an appropriate incentive scheme, taking security and defence needs into account.

2 — In case a decision for the joint elaboration of a performance plan at SW FAB level is taken, the Parties shall agree on the appropriate arrangements regarding elaboration, performance elements and targets definition, adoption, implementation and monitoring of the performance plan, taking into account the regional singularities of the different areas pertaining to the SW FAB.

3 — Until such a time a joint performance plan is elaborated, the Parties shall ensure that aggregated performance targets at SW FAB level are determined from the respective National Performance Plans for Air Navigation Services

of the Parties and communicated for information to the European Commission.

## CHAPTER 11

### Charging

#### Article 24

##### Charging Zones

1 — The Parties shall strive to develop and apply common principles governing charging policy within the SW FAB, taking into account the possibility of national exemptions.

2 — In the meantime, the Parties hereby conclude and agree that all existing charging zones within the SW FAB airspace shall remain in effect until otherwise agreed upon by the Parties.

## CHAPTER 12

### Accidents and serious incidents

#### Article 25

##### Safety Investigation of Accidents and Serious Incidents

1 — A Party will institute a safety investigation into the circumstances of accidents or serious incidents occurring in its territory and areas under its responsibility. In case a military aircraft is involved in accidents or serious incidents, applicable national regulations shall be observed.

2 — At its request, the Party in which the accident or serious incident occurred shall be provided with and have access to the necessary materials from the Parties ATS Units and authorities involved (e.g. radar data recordings, tape transcriptions) in order to enable the conduct of a safety investigation into the accident or serious incident.

3 — To enable the efficient and unimpeded inquiry, a Party shall allow the other Party conducting the inquiry to carry out the necessary safety investigations in its territory.

4 — A Party shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the safety investigation initiated by the Party over which territory the accident or serious incident occurred.

#### Article 26

##### Accident and Incident Reporting and Information Dissemination

1 — The Parties shall have in place appropriate accident and incident reporting mechanisms in conformity with international and European regulations, and shall foster an enhanced open reporting/Just Culture environment.

2 — In the event of an accident or a serious incident occurring in the SW FAB, the Party conducting the safety investigation shall immediately inform the Council if it identifies shortcomings at the SW FAB level.

3 — The Party conducting the inquiry shall provide the other Party, at its request and subject to national legislation with the report and findings of the safety investigation concerning the provision of air traffic services within the SW FAB that are of relevance for the flight safety.

4 — The accident and incident reports submitted by one Party to the other Party shall be treated at the same level of secrecy and confidentiality that applies to them under the legislation of the Party in which they were originally drawn up.

## CHAPTER 13

**Contingency plans**

## Article 27

**Contingency Plans**

1 — The air navigation service providers designated by the Parties shall coordinate their contingency plans for the air navigation services provided within the SW FAB in particular establishing the procedures among the ATS units, aeronautical meteorological service providers and authorities concerned. The contingency plans shall be developed in compliance with, *inter alia*, the requirements of the single European sky and national legislation.

2 — The Parties shall establish adequate arrangements in order to ensure that contingency modes of operations do not affect the smooth and flexible transfer of responsibility for ATC between ATS units.

## CHAPTER 14

**Civil liability**

## Article 28

**Civil Liability**

1 — The Parties are liable for damages caused by them or by one of its agents or of any other person acting on its behalf in the execution of any activities under this Agreement, in cases of wilful misconduct or negligence.

2 — A Party may bring a claim against other Party to apply for redress for any costs incurred as a result of damages caused by it or by one of its agents or any other person acting on its behalf in the execution of any activities under this Agreement, in cases of wilful misconduct or negligence.

3 — Unless otherwise agreed by the Parties, the law applicable to disputes regarding civil liability shall be the internal law of the Party where the damages were caused.

## CHAPTER 15

**Final provisions**

## Article 29

**Relation with other international conventions**

The provisions of this Agreement shall not affect the rights and obligations deriving from other international conventions, to which the Parties are party, namely the provisions of the Chicago Convention.

## Article 30

**Consultations**

The Parties may, at any time, request consultations regarding the application of this Agreement.

## Article 31

**Settlement of Disputes**

1 — Any dispute concerning the interpretation or application of this Agreement shall be settled, if possible, through negotiation, through diplomatic channels.

2 — If the dispute cannot be settled within six months, it shall be submitted, at request by one of the parties to the dispute, for decision to an *ad hoc* arbitral tribunal.

3 — The arbitral tribunal shall be constituted of three arbitrators, appointed as follows:

a) Each party shall appoint an arbitrator within two months of the receipt of the written request for arbitration;

b) The two arbitrators so appointed shall together within two months appoint, a national of a third State with which both parties have diplomatic relations, as president of the arbitral tribunal.

4 — If the arbitral tribunal is not constituted within four months of the receipt of the written request for arbitration, either party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointments.

5 — If the President of the International Court of Justice is a national of one of the parties or is prevented from making the appointments for any other reason, the next member in the hierarchy of the International Court of Justice who is not a national of either party or who is not prevented shall be requested to make the appointments.

6 — The arbitral tribunal shall determine its own rules of procedure and shall render its decisions in accordance with the provisions of this Agreement and with the applicable International Law.

7 — The decisions of the arbitrator are taken by majority vote and its decisions shall be binding for all parties.

8 — In the event of a dispute regarding the meaning and scope of a decision, it is up to the arbitral tribunal to interpret it, by request of any of the parties.

9 — Each Party shall bear the costs of the respective arbitrator, as well as the appropriate representation before the arbitral tribunal, including the fees and expenses, while the expenses regarding the President and the Court will be supported in equal parts.

## Article 32

**Amendment**

1 — This Agreement may be amended by request of one of the Parties or following a proposal of the Council.

2 — The amendments shall be subject to ratification, acceptance or approval by the Parties.

3 — The amendments shall enter into force in accordance with the terms specified in Article 34 of this Agreement.

4 — The Parties shall inform the European Commission and, if necessary, adjacent FABs and neighbouring States of the amendments to this Agreement.

## Article 33

**Accession**

1 — This Agreement shall be open for accession from the date on which the Agreement enters into force.

2 — States which are not Party to this Agreement may accede to it by submitting a request to the Council through the point of contact for the SW FAB.

3 — Accession shall be accepted by mutual agreement of the Parties.

4 — The conditions of accession and any resultant adjustments to this Agreement shall be subject of an agreement between the Parties and the requesting State.

5 — The Parties and the requesting State shall agree upon a common budget covering the expenses for the accession.

6 — This Agreement shall enter into force for the acceding State thirty days after the date of the receipt of its notification to the Parties.

#### Article 34

##### Entry into Force

1 — This Agreement shall enter into force thirty days after the date of the receipt of the latter of the notifications, in writing through diplomatic channels, conveying the completion of the internal procedures of each Party required for that purpose.

2 — The Parties shall inform the European Commission and adjacent FABs and neighbouring States of the entry into force of this Agreement and the date of the entry into operation of the SW FAB.

#### Article 35

##### Suspension

1 — Each Party may temporarily suspend the application of this Agreement, wholly or partially, on grounds of public order, public health and national security.

2 — The suspension of this Agreement, as well as its termination, shall be immediately notified, in writing and through diplomatic channels, to the Parties and to the European Commission.

3 — The suspending Party shall make its best endeavours to terminate the suspension as soon as practicable possible.

4 — The suspending Party shall bear the costs resulting from such suspension.

5 — The financial consequences resulting from the suspension shall be determined in a special agreement between the Parties.

#### Article 36

##### Withdrawal of this Agreement

1 — Any Party may, at any time, withdraw from this Agreement upon a notification, in writing and through diplomatic channels, of its intention to withdraw, with at least twelve months notice.

2 — The withdrawing Party shall bear the costs resulting from that withdrawal.

3 — The financial consequences resulting from the withdrawal shall be determined in a special agreement between the Parties.

4 — The withdrawing Party shall immediately inform the European Commission and adjacent FABs and neighbouring States of its decision to withdraw from the SW FAB.

#### Article 37

##### Termination

1 — This Agreement may be terminated by written agreement between the Parties, in which they shall agree upon the date from which this Agreement will cease to be in force.

2 — The Parties shall jointly determine and allocate the cost resulting from the termination of this Agreement.

3 — The SW FAB Council shall immediately inform the European Commission and adjacent FABs and neighbouring States of the termination of this Agreement.

#### Article 38

##### Notices

All notices under this Agreement shall be in English and in writing unless otherwise agreed.

#### Article 39

##### Registration

This Agreement shall be registered with ICAO in accordance with the provisions of Article 83 of the Chicago Convention.

In witness whereof the undersigned, having been duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Lisbon, on 17<sup>th</sup> of May 2013, in two originals, in the Portuguese, Spanish and English languages, all texts being equally authentic.

For the Portuguese Republic:

*Mr. Álvaro Santos Pereira*, Ministry of Economy and Employment.

For the Kingdom of Spain:

*Ms. Ana Pastor*, Ministry of Public Works.

#### Resolução da Assembleia da República n.º 26/2014

**Recomenda ao Governo que, numa perspetiva de mitigação, estude a possibilidade do recurso a medidas de urgência para responder aos estragos que resultaram das intempéries que assolaram o País no início do ano, e que simultaneamente promova com celeridade a revisão da Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira, numa ótica da prevenção e adaptação às dinâmicas do litoral do País.**

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que:

1 — Prossiga no acompanhamento e monitorização que tem estado a fazer relativamente às consequências das intempéries que têm assolado o País nos últimos meses.

2 — Promova com celeridade a revisão anunciada da Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira, assegurando uma análise dinâmica e contínua dos riscos a que o litoral português está exposto, em particular na salvaguarda de pessoas e bens, e reportando os resultados da monitorização da sua implementação.

3 — Reforce a análise e a articulação com os municípios, no sentido de considerar, quando aplicável, a viabilidade de recurso a fundos comunitários para o apoio à execução de intervenções avaliadas como prioritárias para a proteção de pessoas e bens, no âmbito do referido acompanhamento e monitorização.

4 — Prossiga a intervenção específica do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, no âmbito das suas atribuições de desenvolvimento de políticas de ordenamento da orla costeira e gestão integrada do litoral, reforçando as medidas em curso para a avaliação e identificação prospetiva das intervenções necessárias e urgentes