ACORDO

ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA

E

O REINO DE ESPANHA

PARA A CRIAÇÃO DO

BLOCO FUNCIONAL DE ESPAÇO AÉREO DO SUDOESTE (SW FAB)

Intencionalmente em branco

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 31.03.2004), 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, espanholas e portuguesas, para a realização conjunta de funções das NSA no quadro do Céu Único Europeu,* assinado em 25 de fevereiro de 2010, em Madrid, e o *Acordo entre as Autoridades* Supervisoras Nacionais 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 sobrevoo e aterragem das aeronaves militares do Reino de Espanha e da República Portuguesa",* assinado em 4 de novembro de 2004, em Madrid, e em 24 de novembro de 2004, em Lisboa;

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 acionados 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 (1) representante da autoridade responsável pela aviação civil; e

   b) Um (1) 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 Contato (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 alcançados 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 (1) representante do prestador de serviços ATS em rota de cada uma das Partes;

b) Um (1) representante militar designado por cada uma das Partes; e

c) Um (1) 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 número 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 nº 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 planos de contingência para os serviços de navegação aérea prestados no SW FAB, estabelecendo, em particular, os procedimentos entre os órgãos ATS, os prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica e as autoridades em causa. Os planos de contingência deverão ser desenvolvidos, entre outros, em conformidade com os requisitos do Céu Único Europeu e a legislação nacional.

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 3 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 contato 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 trinta dias após a data de receção da notificação pelas Partes.

ARTIGO 34.º – Entrada em Vigor

1. Este Acordo entrará em vigor trinta 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 doze 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	**Pelo Reino de Espanha**
Álvaro Santos Pereira	Ana Pastor
Ministro da Economia e do Emprego	Ministra do Fomento