



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SECCIÓN CORTES GENERALES

X LEGISLATURA

Serie A:

ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

29 de julio de 2013

Núm. 193

Pág. 1

Autorización de Tratados y Convenios Internacionales

110/000099 (CD) Acuerdo entre el Reino de España y la República Portuguesa para el establecimiento del bloque funcional de espacio aéreo del suroeste (SW FAB), hecho en Lisboa el 17 de mayo de 2013.

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha acordado la publicación del asunto de referencia.

(110) Autorización de Convenios Internacionales.

Autor: Gobierno.

Acuerdo entre el Reino de España y la República Portuguesa para el establecimiento del bloque funcional de espacio aéreo del suroeste (SW FAB), hecho en Lisboa el 17 de mayo de 2013.

Acuerdo:

Encomendar Dictamen a la Comisión de Asuntos Exteriores por el procedimiento de urgencia y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, estableciendo plazo para presentar propuestas, que tendrán la consideración de enmiendas a la totalidad o de enmiendas al articulado conforme al artículo 156 del Reglamento, por un período de ocho días hábiles, que finaliza el día 10 de septiembre de 2013.

En consecuencia se ordena la publicación en la Sección Cortes Generales del BOCG, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo de las Mesas del Congreso de los Diputados y del Senado de 19 de diciembre de 1996.

Palacio del Congreso de los Diputados, 24 de julio de 2013.—P.D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Manuel Alba Navarro**.

ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA PORTUGUESA PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL BLOQUE FUNCIONAL DE ESPACIO AÉREO DEL SUROESTE (SW FAB), HECHO EN LISBOA EL 17 DE MAYO DE 2013

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, 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;

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 Aviação 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— EPE, 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— EPE, 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, IP, Portugal, actualmente denominado Instituto Português do Mar e da Atmosfera, IP 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 FAS).
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 FAS.
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 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 adoptados con arreglo al artículo 90 del Convenio; 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 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 los 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 (1) representante de la autoridad responsable de la aviación civil; y
- b) un (1) 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 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 SW FAB 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 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 operativa del SW FAB.
2. La Junta Operativa estará compuesta por:
 - un (1) representante del proveedor de ATS en ruta de cada Parte;
 - un (1) representante militar designado por cada Parte; y
 - un (1) 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; y
 - 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 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 PAB 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 comuniquen 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 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