

## **Accordo**

### **fra la Confederazione Svizzera e la Repubblica federale di Germania sulla gestione del controllo della circolazione aerea su territorio tedesco da parte della Confederazione Svizzera e sulle ripercussioni dell'esercizio dell'aeroporto di Zurigo sul territorio della Repubblica federale di Germania**

Concluso a Berna il 18 ottobre 2001  
Approvato dall'Assemblea federale il ...  
Strumenti di ratifica scambiati il ...  
Entrato in vigore per la Svizzera il ...

---

## **Indice**

### **Capitolo I: Controllo della circolazione aerea**

- Art. 1 Esercizio del controllo della circolazione aerea
- Art. 2 Casi di tensione, di difesa o di alleanza; voli militari di protezione
- Art. 3 Responsabilità civile
- Art. 4 Cooperazione amministrativa e giudiziaria
- Art. 5 Inchiesta sugli infortuni aeronautici

### **Capitolo II: Effetti dell'esercizio dell'aeroporto di Zurigo sul territorio tedesco**

- Art. 6 Traffico di arrivo e di partenza dall'aeroporto di Zurigo
- Art. 7 Procedure relative alla costruzione e all'esercizio
- Art. 8 Stazioni di misurazione del rumore causato dagli aerei

### **Capitolo III: Altre disposizioni**

- Art. 9 Delega degli obblighi
- Art. 10 Protezione di dati personali
- Art. 11 Commissione comune di trasporto aereo
- Art. 12 Consultazioni
- Art. 13 Composizione delle controversie

<sup>1</sup> Dall'originale tedesco.

Art. 14 Sospensione

Art. 15 Durata e denuncia

Art. 16 Applicazione provvisoria

Art. 17 Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità Europea

Art. 18 Riesame

Art. 19 Atti allegati

Art. 20 Ratifica ed entrata in vigore

*La Confederazione Svizzera  
e  
la Repubblica federale di Germania  
hanno convenuto quanto segue:*

## **Capitolo I: Controllo della circolazione aerea**

### **Art. 1** Esercizio del controllo della circolazione aerea

<sup>1</sup> La Repubblica federale di Germania autorizza la Confederazione Svizzera, nel rispetto del diritto tedesco e delle disposizioni particolari del presente Accordo, a gestire la navigazione aerea nella parte dello spazio aereo della Germania meridionale a sud e a ovest di una linea che collega le città di Breisach bei Freiburg-Reutlingen-Ulm-Leutkirch-Oberstaufen. La Confederazione Svizzera esercita il controllo della circolazione aerea (servizio del controllo della circolazione aerea, servizio d'informazione di volo, servizio d'allarme) nello spazio aereo menzionato. La Repubblica federale di Germania riconosce le misure di controllo adottate a questo scopo dalla Confederazione Svizzera conformemente al primo periodo per esercitare il controllo della circolazione aerea.

<sup>2</sup> Gli Stati contraenti definiscono nel piano allegato l'esatta estensione verticale e laterale dello spazio aereo menzionato nel capoverso 1 primo periodo. La Commissione comune di trasporto aereo di cui all'articolo 11 raccomanda eventuali modifiche di questo piano che entrano in vigore il giorno in cui gli Stati contraenti si sono comunicati reciprocamente che le formalità interne per l'entrata in vigore sono soddisfatte. È determinante il giorno in cui giunge l'ultima comunicazione.

<sup>3</sup> La Confederazione Svizzera è autorizzata a delegare l'esecuzione dei compiti di cui al capoverso 1 a una società per il servizio della sicurezza aerea con sede nel territorio svizzero. I suoi obblighi dettati dal presente Accordo rimangono invariati.

<sup>4</sup> I servizi della Repubblica federale di Germania e della Confederazione Svizzera incaricati dell'esercizio della sicurezza aerea disciplinano le modalità operative nel quadro di convenzioni operative aziendali.

### **Art. 2** Casi di tensione, di difesa o di alleanza; voli militari di protezione

<sup>1</sup> In relazione all'esercizio del controllo della circolazione aerea sul territorio tedesco da parte di un organo svizzero, la Repubblica federale di Germania ha il diritto di sospendere gli effetti del presente Accordo qualora constati casi di tensione, di difesa o di alleanza. La decisione in merito alla sospensione o alla sua revoca avviene per via diplomatica.

<sup>2</sup> Negli spazi aerei interessati i voli di protezione dell'aeronautica militare tedesca e della NATO devono poter essere svolti sempre, secondo l'evoluzione della situazione.

ne e con la priorità prevista. Tali voli saranno annunciati, se possibile, tempestivamente alla Confederazione Svizzera.

### **Art. 3**                    Responsabilità civile

<sup>1</sup> Qualora agenti del servizio che garantisce la sicurezza aerea ai sensi del presente Accordo si rendono responsabili di danni causati a persone, cose o diritti dal traffico aereo sul territorio della Repubblica federale di Germania, quest'ultima risponde dei danni in applicazione delle disposizioni che disciplinano la sua responsabilità nei confronti della propria impresa di sicurezza aerea.

<sup>2</sup> La Confederazione Svizzera rimborsa alla Repubblica federale di Germania tutte le spese resesi necessarie e rifonde tutti i danni che derivano a quest'ultima in relazione al soddisfacimento delle pretese di cui al capoverso 1.

<sup>3</sup> Le parti lese non possono far valere alcun diritto direttamente presso la Confederazione Svizzera, il servizio svizzero della sicurezza aerea e i suoi agenti.

<sup>4</sup> Qualora sia fatto valere un diritto secondo il capoverso 1 nei confronti della Repubblica federale di Germania, questa è tenuta a informarne immediatamente la Confederazione Svizzera come pure in caso di azione giudiziaria.

<sup>5</sup> La Repubblica federale di Germania e la Confederazione Svizzera sono tenute a mettersi reciprocamente a disposizione tutte le informazioni e i mezzi di prova pertinenti necessari al trattamento del sinistro.

<sup>6</sup> In caso di azione intentata contro la Repubblica federale di Germania secondo il capoverso 1, la Confederazione Svizzera ha il diritto di partecipare conformemente al diritto processuale determinante della Repubblica federale di Germania. La Repubblica federale di Germania accorda alla Confederazione Svizzera diritti di partecipazione uguali in caso di conclusione o di rifiuto di una convenzione extragiudiziale.

<sup>7</sup> La Repubblica federale di Germania informa la Confederazione Svizzera del trattamento della pretesa; copie della decisione, della convenzione o delle decisioni che consentono di liquidare il caso devono anch'esse essere allegate.

<sup>8</sup> I tribunali ordinari della Repubblica federale di Germania hanno la competenza esclusiva di comporre le controversie in merito alle pretese secondo il capoverso 1.

### **Art. 4**                    Cooperazione amministrativa e giudiziaria

<sup>1</sup> Trattandosi di settori di attività legati all'esercizio del servizio di sicurezza aerea su territorio tedesco, gli Stati contraenti si garantiscono reciprocamente e tempestivamente le informazioni e le comunicazioni opportune e assicurano lo scambio regolare di informazioni tra i rispettivi organi d'esercizio interessati. In particolare la Confederazione Svizzera s'impegna a mettere a disposizione della Repubblica federale di Germania i dati sul traffico aereo svoltosi su territorio tedesco sotto il controllo svizzero senza l'intervento del servizio tedesco della sicurezza aerea.

<sup>2</sup> Gli agenti dell'impresa di servizi di sicurezza aerea della Confederazione Svizzera rimangono assoggettati alle disposizioni svizzere dal punto di vista delle prescrizioni di servizio, in particolare del diritto disciplinare, penale e della responsabilità civile.

<sup>3</sup> Le disposizioni sulla cooperazione giudiziaria negli affari penali rimangono invariate.

#### **Art. 5**                    Inchiesta sugli infortuni aeronautici

La Confederazione Svizzera provvede che il servizio federale tedesco d'inchiesta sugli infortuni aeronautici sia informato, conformemente al diritto tedesco, di tutti gli infortuni e i contrattempi aeronautici qualora avvengano su territorio tedesco. Essa fornisce la documentazione necessaria all'inchiesta. Essa autorizza i rappresentanti dell'autorità competente ad accedere ai suoi uffici e a consultare i documenti pertinenti (rapporti d'inchiesta, registrazioni di dati radar, registrazioni su nastro ecc.) che affida loro per la durata necessaria ai fini della valutazione. La Confederazione Svizzera deve avere la possibilità di designare alcuni osservatori per l'inchiesta. Essa sarà informata sui risultati di quest'ultima.

### **Capitolo II: Effetti dell'esercizio dell'aeroporto di Zurigo sul territorio tedesco**

#### **Art. 6**                    Traffico di arrivo e di partenza dall'aeroporto di Zurigo

<sup>1</sup> Il permesso e il riconoscimento delle misure di controllo prese dalla Confederazione Svizzera ai sensi dell'articolo 1 devono consentire, sul territorio tedesco, lo svolgimento del traffico di arrivo e di partenza dall'aeroporto di Zurigo e avvengono, di conseguenza, alle condizioni elencate qui di seguito e a condizione che la Repubblica federale di Germania abbia disciplinato mediante un decreto-legge le procedure di sicurezza aerea sul suo territorio e i regolamenti relativi, conformemente alle lettere a-g:

- a. tra le 22.00 e le 06.00 (ora locale) gli aerei in fase di avvicinamento non devono sorvolare il territorio tedesco a un'altezza inferiore al livello di volo 100. Fanno eccezione i voli per i quali non ci sono alternative se non l'avvicinamento da nord per ragioni esterne vincolanti. Queste ultime sono, in particolare: motivi di sicurezza, condizioni atmosferiche sfavorevoli, servizio invernale, chiusura delle piste a seguito di infortuni, voli del servizio di ricerca e salvataggio e guasto dei sistemi di navigazione. In simili casi la Confederazione Svizzera ha l'obbligo di informare la Repubblica federale di Germania. Motivi di natura giuridica, la densità del traffico o i ritardi dovuti alla rotazione dei voli non sono considerati ragioni esterne.
- b. i sabati, le domeniche e i giorni festivi legali nel Baden-Württemberg, menzionati nell'allegato, tra le 20.00 e le 22.00 e tra le 06.00 e le 09.00 (ora locale) gli aerei in fase di avvicinamento non devono sorvolare il territorio te-

tesco a un'altezza inferiore al livello di volo 100; le eccezioni menzionate alla lettera a sono applicabili per analogia.

- c. al di sopra del territorio tedesco, il numero autorizzato di voli in fase di avvicinamento al di sotto del livello di volo 100 è inferiore a 100 000 per anno civile. I voli in avvicinamento al di sopra del territorio tedesco in direzione delle piste 14 e 16 sono ripartiti nel modo più equo possibile, almeno in proporzione di due a uno, indipendentemente dalla pista utilizzata. I dettagli, compresa la ripartizione oraria dei voli, sono trattati dalla Commissione comune di trasporto aereo istituita in virtù dell'articolo 11. Se necessario, vengono elaborate raccomandazioni che entrano in vigore dopo l'adempimento delle prescrizioni nazionali. Se il numero di 100 000 voli in arrivo nel corso di un anno civile è superato, il numero dei voli in arrivo autorizzato l'anno successivo sarà ridotto di conseguenza. Il numero di 100 000 voli in arrivo può essere superato al massimo del 10 per cento. Il saldo risultante da un anno di esercizio dev'essere ridotto nel corso dell'anno seguente.
- d. le procedure d'attesa al di sopra del territorio tedesco sono utilizzate, di norma, soltanto per l'avvicinamento alle piste 14 e 16.
- e. ulteriori procedure di attesa e di avvicinamento al di fuori del territorio tedesco saranno allestite in occasione della rielaborazione della strategia aziendale prevista entro febbraio 2005 al più tardi. Le procedure saranno collegate alla rete tedesca del traffico aereo.
- f. il traffico di decollo è condotto in maniera tale che l'entrata nel territorio tedesco non avvenga al di sotto del livello di volo 100. Fanno eccezione voli con aeromobili che, in base ai propri dati riguardanti le prestazioni individuali o alla propria destinazione, devono mantenere un livello di crociera inferiore al livello di volo 100. Questi voli non sono imputati sui 100 000 avvicinamenti per anno civile. Le procedure di decollo dalle piste 32 e 34 devono essere stabilite come segue:
  1. la traiettoria di volo nominale in base alle raccomandazioni dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) per la pianificazione delle procedure non supera la distanza minima di due miglia nautiche dal confine tedesco. I calcoli della traiettoria di volo nominale si basano sui valori seguenti: 210 nodi per la velocità indicata (IAS) durante le virate a sinistra o a destra (esigenza minima OACI), 25 gradi (divergenza rispetto all'OACI) per l'angolo di inclinazione trasversale (bank angle).
  2. se necessario, i punti di partenza delle piste 32 e 34 saranno stabiliti all'inizio della corsa disponibile per il decollo (take off run available – TORA) al momento della conclusione dell'Accordo.
  3. in via eccezionale i voli a lungo raggio che, a causa della situazione atmosferica (temperature elevate, pista bagnata, vento ecc.) e nonostante la partenza all'inizio della pista, non riescono a sviluppare la spinta di salita necessaria per rispettare la distanza dalla frontiera secondo il numero 1, continueranno a effettuare il volo in linea retta fino a 9 miglia

nautiche a nord dell'infrastruttura aeronautica di Kloten; la Confederazione Svizzera ha l'obbligo di annunciare simili casi alla Repubblica federale di Germania. Questo regolamento eccezionale è applicabile soltanto se, a causa di ragioni esterne vincolanti secondo la lettera a o di avvicinamenti contemporanei alle piste 32 o 34, non è possibile effettuare un decollo in direzione sud. Questi voli sono computati nel contingente secondo la lettera c.

- g. gli aerei equipaggiati di motore a elica che circolano in base alle regole del volo a vista e hanno un peso massimo ammissibile in volo di 8618 kg come pure elicotteri e voli che non appaiono sull'orario di linea non soggiacciono alle disposizioni sul traffico di arrivo e di partenza.

<sup>2</sup> Quando si tratta di eventuali indennizzi per immissioni foniche di aeroplani o di diritti a misure di protezione acustica oppure ad altre prestazioni in natura causate dalle immissioni foniche di aeroplani, le persone fisiche o giuridiche residenti nella Repubblica federale di Germania hanno gli stessi diritti delle persone fisiche o giuridiche residenti nella Confederazione Svizzera esposte a fattori di inquinamento comparabili. Soggetti giuridici nella Repubblica federale di Germania non devono subire alcun pregiudizio dovuto al fatto che i disciplinamenti relativi secondo il diritto svizzero producano i loro effetti soltanto dopo l'entrata in vigore del presente Accordo. Eventuali diritti vanno fatti valere presso la Confederazione Svizzera.

#### **Art. 7** Procedure relative alla costruzione e all'esercizio

<sup>1</sup> L'autorità aeronautica suprema della Confederazione Svizzera annuncia tempestivamente all'autorità aeronautica suprema della Repubblica federale di Germania tutti i progetti collegati alla costruzione o all'esercizio dell'aeroporto di Zurigo oggetto di una decisione, di una modifica o di un'integrazione. La Commissione comune di trasporto aereo secondo l'articolo 11 può accordare deroghe all'obbligo di annunciare.

<sup>2</sup> Progetti secondo il capoverso 1 che hanno effetto sul territorio tedesco e che vanno al di là del presente Accordo necessitano della mutua approvazione delle parti contraenti.

<sup>3</sup> In tutte le procedure relative al rilascio, alla modifica e/o alla soppressione di concessioni e altre autorizzazioni che potrebbero avere effetto sul territorio tedesco, i Distretti e i Comuni eventualmente interessati come pure le persone fisiche e giuridiche ivi residenti hanno lo stesso statuto giuridico e lo stesso diritto di partecipare alla procedura che spettano alle collettività territoriali, agli abitanti e alle imprese svizzeri in virtù del diritto svizzero.

#### **Art. 8** Stazioni di misurazione del rumore causato dagli aerei

La Confederazione Svizzera è tenuta a sostenere i costi per l'ulteriore esercizio delle stazioni tedesche di misurazione del rumore causato dagli aerei che si trovano nelle frazioni di Hohentengen e Herdern del Comune di Hohentengen, Distretto di Waldshut.

### **Capitolo III: Altre disposizioni**

#### **Art. 9** Delega degli obblighi

La Confederazione Svizzera può affidare a terzi gli obblighi esecutivi e finanziari che le incombono in virtù del presente Accordo; la delega degli obblighi esecutivi secondo l'articolo 1 capoverso 3 necessita dell'approvazione della Repubblica federale di Germania. Gli obblighi della Confederazione Svizzera dettati dal presente Accordo rimangono invariati.

#### **Art. 10** Protezione di dati personali

<sup>1</sup> I dati personali possono essere comunicati soltanto all'organo competente. Essi possono essere trasmessi ad altri organi o utilizzati per altri scopi soltanto con l'approvazione preliminare dell'organo che li ha trasmessi per primo. I dati trasmessi in base al presente Accordo possono essere utilizzati soltanto allo scopo designato dall'Accordo e per il quale essi sono stati trasmessi e alle condizioni stabilite caso per caso dall'organo mittente iniziale. Inoltre la trasmissione è autorizzata:

- a. per scopi per i quali i dati possono parimenti essere trasmessi in virtù del presente Accordo,
- b. per prevenire e perseguire reati gravi come pure
- c. per prevenire rischi gravi per la pubblica sicurezza.

Il destinatario informa l'organo mittente, su sua richiesta, in merito all'uso dei dati trasmessi e dei risultati così ottenuti. Per il resto si applicano le legislazioni nazionali di ogni singolo Stato contraente.

<sup>2</sup> L'organo mittente è tenuto ad accertare l'esattezza dei dati da trasmettere come pure la necessità e la proporzionalità rispetto allo scopo perseguito con la comunicazione. All'uopo si deve tener conto dei divieti di trasmissione vigenti secondo il rispettivo diritto nazionale. Se risulta che sono stati trasmessi dati inesatti o che la trasmissione era indebita, il mittente deve avvertire immediatamente il destinatario. Quest'ultimo è obbligato a procedere alla rettificazione o alla distruzione necessaria.

<sup>3</sup> Alla persona interessata devono essere comunicate, su richiesta, le informazioni disponibili su di lei e sullo scopo dell'uso previsto. Non vi è obbligo di comunicare informazioni se da una considerazione risulta che l'interesse pubblico a non comunicare informazioni è preponderante rispetto all'interesse della persona in questione a essere informata. Per il resto, il diritto della persona interessata di ricevere informazioni sui dati che la concernono personalmente risulta dal diritto nazionale della Parte contraente sul cui territorio è stata chiesta l'informazione.

<sup>4</sup> Chiunque sia leso illecitamente in seguito a comunicazioni nell'ambito dello scambio di dati secondo il presente Accordo, ha diritto di essere risarcito dall'organo destinatario conformemente alla sua legislazione nazionale. Rispetto alla parte lesa quest'ultimo non può avvalersi, a suo discarico, del fatto che il danno è stato causato dall'organo mittente. Se l'organo destinatario risarcisce il danno causato

dall'impiego di dati trasmessi per errore, l'organo mittente rimborsa l'importo totale versato a titolo di riparazione.

<sup>5</sup> Sempreché la legislazione nazionale determinante per l'organo mittente preveda prescrizioni di distruzione particolari in relazione ai dati personali trasmessi, l'organo mittente ne informa il destinatario. Indipendentemente da tali termini, i dati trasmessi devono essere distrutti non appena non sono più necessari allo scopo per cui sono stati trasmessi.

<sup>6</sup> Sia l'organo mittente sia l'organo destinatario sono obbligati ad attestare nei rispettivi incartamenti la trasmissione e la ricezione dei dati personali. Entrambi sono obbligati a proteggere efficacemente i dati personali trasmessi contro l'accesso non autorizzato, contro l'abuso e contro la comunicazione illecita.

#### **Art. 11** Commissione comune di trasporto aereo

<sup>1</sup> Gli Stati contraenti istituiscono una Commissione comune di trasporto aereo che si riunisce regolarmente, almeno una volta all'anno. Su richiesta di uno Stato contraente la Commissione comune di trasporto aereo può essere convocata anche in seduta straordinaria. La Commissione si dà un proprio regolamento.

<sup>2</sup> Ogni Stato contraente designa tre membri che possono avvalersi di altri organi.

<sup>3</sup> La Commissione comune di trasporto aereo tratta tutte le questioni risultanti dall'interpretazione e dall'applicazione del presente Accordo. Essa vigila sulla realizzazione e sul rispetto delle disposizioni del presente Accordo e assume in particolare i compiti attribuitigli da quest'ultimo.

#### **Art. 12** Consultazioni

Ogni Stato contraente può chiedere in qualsiasi momento una consultazione per esaminare le modifiche al presente Accordo, dopo che la Commissione comune di trasporto aereo secondo l'articolo 11 le ha trattate. Questo si applica anche alle questioni relative all'interpretazione e all'applicazione del presente Accordo qualora uno degli Stati contraenti ritiene che uno scambio di opinioni secondo l'articolo 11 non abbia condotto a nessun risultato soddisfacente. La consultazione inizia 30 giorni dopo che ognuno degli altri Stati contraenti ha ricevuto la domanda.

#### **Art. 13** Composizione delle controversie

<sup>1</sup> Ogni controversia relativa all'interpretazione e all'applicazione del presente Accordo, che non possa essere composta secondo gli articoli 11 e 12, è sottoposta per decisione, a richiesta di uno Stato contraente, a un tribunale arbitrale.

<sup>2</sup> Il tribunale arbitrale è costituito di volta in volta; ogni Stato contraente nomina un arbitro e i due arbitri insieme scelgono un presidente, cittadino di uno Stato terzo e designato dai Governi degli Stati contraenti. Gli arbitri sono nominati entro due mesi, il presidente entro tre a decorrere dal momento in cui uno Stato contraente notifica all'altro la sua intenzione di sottoporre la controversia a un tribunale arbitrale.



- lettera c: al più tardi il 20 febbraio 2005; a partire dal 18 ottobre 2001 la Confederazione Svizzera, nel rispetto delle condizioni legali, si impegna a fare uso quanto più rapidamente delle possibilità operative esistenti o future al fine di sgravare lo spazio aereo della Germania meridionale. Il numero dei voli d'avvicinamento effettuati nel 2000 sopra il territorio della Germania meridionale non sarà superato durante il periodo transitorio di 41 mesi dalla paraffa dell'Accordo. Conformemente all'articolo 11, la Commissione comune di trasporto aereo è informata a scadenza trimestrale sull'evoluzione del numero dei movimenti aerei.
- lettere d ed e: al più tardi il 20 febbraio 2005;
- lettera f: a partire dal 20 febbraio 2005;
- lettera g: a partire dal 19 ottobre 2001.

<sup>2</sup> Conformemente all'articolo 11 la Commissione comune di trasporto aereo è istituita e inizia le sue attività immediatamente dopo la firma del presente Accordo.

**Art. 17** Accordo tra la Confederazione Svizzera  
e la Comunità europea

I diritti e gli obblighi derivanti dagli accordi settoriali conclusi il 21 giugno 1999 tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera non sono pregiudicati dalle disposizioni del presente Accordo e sono applicabili nella versione attualmente in vigore.

**Art. 18** Riesame

Dopo 8 anni dalla sua firma il presente Accordo è riesaminato sulla base dei seguenti criteri:

- a. evoluzione del traffico aereo,
- b. evoluzione dell'esposizione al rumore,
- c. analisi costi-benefici.

**Art. 19** Atti allegati

Il Protocollo allegato è parte integrante dell'Accordo. Le modifiche che interessano le modalità del Protocollo sono l'oggetto di raccomandazioni della Commissione comune di trasporto aereo conformemente all'articolo 11 ed entrano in vigore il giorno in cui gli Stati contraenti si sono notificati vicendevolmente il compimento delle loro formalità legislative nazionali necessarie a tale effetto. Fa stato la data di ricevimento dell'ultima notificazione.

**Art. 20** Ratifica ed entrata in vigore

<sup>1</sup> Il presente Accordo è sottoposto a ratifica; gli strumenti di ratifica sono scambiati il più presto possibile a Berlino.

<sup>2</sup> Il presente Accordo entra in vigore il primo giorno del secondo mese successivo allo scambio degli strumenti di ratifica.

Fatto a Berna il 18 ottobre 2001 in duplice esemplare in lingua tedesca.

Per la  
Confederazione Svizzera:

...

Per la  
Repubblica federale di Germania:

...

## **Piano dello spazio aereo in relazione all'articolo 1 capoverso 2 dell'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Repubblica federale di Germania sulla gestione del controllo della circolazione aerea su territorio tedesco da parte della Confederazione Svizzera e sulle ripercussioni dell'esercizio dell'aeroporto di Zurigo sul territorio della Repubblica federale di Germania**

La Confederazione Svizzera assicura il controllo della circolazione aerea in virtù dell'articolo 1 capoverso 1 dell'Accordo tra la Repubblica federale di Germania e la Confederazione Svizzera negli spazi aerei descritti qui di seguito:

### *Spazio aereo inferiore (al di sotto del livello di volo 245)*

Tra il limite inferiore dello spazio aereo controllato e il livello di volo 245

(ca. 7470 m NN) nello spazio aereo delimitato dalle seguenti coordinate:

480600 N 075800 E – 481012 N 081917 E – 481000 N 085258 E –

481000 N 093300 E – 474800 N 093300 E – 474837 N 094712 E –

474348 N 095551 E – 474359 N 100606 E – 473939 N 100549 E –

473930 N 093908 E – 473203 N 094401 E –

lungo la frontiera germano-austriaca fino a 473230 N 093320 E – lungo la frontiera germano-elvetica fino a 473404 N 074113 E –

473512 N 074519 E – 474149 N 074458 E – 480600 N 075800 E.

Tra i livelli di volo 115 (ca. 3500 m NN) e 245 nello spazio aereo delimitato dalle seguenti coordinate:

473404 N 074113 E – lungo la frontiera germano-elvetica fino a

473535 N 073949 E – 474600 N 073200 E – lungo la frontiera germano-francese

fino a 475011 N 073339 E – 474721 N 074755 E – 474149 N 074458 E –

473512 N 074519 E – 473404 N 074113 E.

Tra i livelli di volo 195 (ca. 5945 m NN) e 245 nello spazio aereo delimitato dalle seguenti coordinate:

475011 N 073339 E – lungo la frontiera germano-francese fino a

480500 N 073439 E – 480600 N 075800 E – 474721 N 074755 E –

475011 N 073339 E.

Tra il limite inferiore dello spazio aereo controllato e il livello di volo 95

(ca. 2900 m NN) nello spazio aereo delimitato dalle seguenti coordinate:

475100 N 093300 E – 475100 N 094250 E – 474830 N 094430 E –

474800 N 093300 E – 475100 N 093300 E.

Tra il limite inferiore dello spazio aereo controllato e il livello di volo 125

(ca. 3810 m NN) nello spazio aereo delimitato dalle seguenti coordinate:

473930 N 093908 E – 473939 N 100549 E – 472743 N 100456 E – lungo la fron-

tiera germano-austriaca fino a 473203 N 094401 E – 473930 N 093908 E.

Tra i livelli di volo 65 (ca. 2000 m NN) e 245 nello spazio aereo delimitato dalle seguenti coordinate:

474837 N 094712 E – 474925 N 100628 E – 474359 N 100606 E –

474348 N 095551 E – 474837 N 094712 E.

*Spazio aereo superiore (al di sopra del livello di volo 245)*

Al di sopra del livello di volo 245 (ca. 7470 m NN) nello spazio aereo delimitato dalle seguenti coordinate:

480048 N 073548 E – 475000 N 081745 E – 475000 N 093300 E –  
474800 N 093300 E – 473930 N 093908 E – 473203 N 094401 E – lungo la frontiera germano-austriaca fino a 473230 N 093320 E – lungo la frontiera germano-elvetica fino a 473535 N 073949 E – 474600 N 073200 E – lungo la frontiera germano-francese 480048 N 073548 E.

Al di sopra del livello di volo 275 (ca. 8380 m NN) nello spazio aereo delimitato dalle seguenti coordinate:

475000 N 084010 E – 475824 N 093300 E – 475000 N 093300 E –  
475000 N 084010 E.

**Appendice all'articolo 6 capoverso 1 lettera b dell'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Repubblica federale di Germania sulla gestione del controllo della circolazione aerea su territorio tedesco da parte della Confederazione Svizzera e sulle ripercussioni dell'esercizio dell'aeroporto di Zurigo sul territorio della Repubblica federale di Germania**

*I giorni festivi ufficiali nel Baden-Württemberg attualmente sono:*

Capodanno

Epifania (6 gennaio)

Venerdì santo

Lunedì di Pasqua

1° maggio

Ascensione

Lunedì di Pentecoste

Corpus Domini

Giorno dell'unificazione tedesca (3 ottobre)

Ognissanti (1° novembre)

Natale

Santo Stefano

## **Protocollo**

### **relativo all'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Repubblica federale di Germania sulla gestione del controllo della circolazione aerea su territorio tedesco da parte della Confederazione Svizzera e sulle ripercussioni dell'esercizio dell'aeroporto di Zurigo sul territorio della Repubblica federale di Germania**

---

*Gli Stati contraenti*

*hanno concordato quanto segue:*

#### *1. ad articolo 1 capoverso 1 secondo periodo*

Gli Stati contraenti si impegnano vicendevolmente a stabilire, d'intesa con i competenti servizi della sicurezza aerea, una perequazione dei costi per l'approntamento e la gestione della sicurezza aerea al di sopra del territorio tedesco secondo l'articolo 1 capoverso 1 dell'Accordo, nel rispetto delle seguenti condizioni:

- le aliquote delle tasse nazionali sono impregiudicate dall'Accordo,
- nessuna doppia imposizione a carico degli utenti,
- garanzia della conformità con l'ICAO (trasparenza dei costi ecc.),
- integrazione in una regolamentazione generale europea.

#### *2. ad articolo 6 capoverso 1 lettera a:*

In virtù del principio secondo il quale il traffico aereo deve produrre il minor rumore possibile sopra il territorio tedesco, tra le ore 22.00 e le 06.00, per i voli di avvicinamento alla pista 28, l'altitudine minima di sorvolo dei punti di navigazione RILAX ed EKRIT è fissata al livello di volo 130. Fanno eccezione i voli la cui quota di crociera è inferiore al livello di volo 130. Vale lo stesso, all'occorrenza, per i voli di avvicinamento alla pista 10 per il punto di navigazione SAFFA.

#### *3. ad articolo 6 capoverso 1 lettera c:*

Il limite inferiore massimo autorizzato per i voli di avvicinamento alle piste 14 e 16 è fissato a 4000 piedi sopra il livello del mare.

#### *4. ad articolo 6 capoverso 1 lettera d:*

La quota minima d'attesa per il punto di navigazione RILAX è fissata al livello di volo 130. La quota minima d'attesa per i punti di navigazione EKRIT e SAFFA è fissata a 6000 piedi sopra il livello del mare.

*5. ad articolo 6 capoverso 1 lettera e:*

La nuova strategia operativa, prevista al più tardi nel febbraio 2005 e riguardante le procedure e la struttura dello spazio aereo in vista del futuro svolgimento del traffico aereo di arrivo e di partenza dall'aeroporto di Zurigo, è fondata sui seguenti principi di pianificazione:

- per i voli di avvicinamento provenienti da sud o da ovest non diretti sulle piste 14 e 16, le procedure di avvicinamento sono stabilite in modo che l'itinerario di volo non passi al di sopra del territorio tedesco, che le rispettive procedure di attesa non si svolgano al di sopra del territorio tedesco e che l'itinerario di volo per le procedure di attesa non passi al di sopra di detto territorio;
- le necessarie procedure di attesa al di sopra del territorio tedesco per voli di avvicinamento alle piste 14 e 16 sono posizionate in modo da rendere operativamente possibile una quota minima di attesa al livello di volo 130;
- i voli di avvicinamento alla pista 28 provenienti da est sono diretti al più presto al di sopra del territorio elvetico in vista di un avvicinamento diretto;
- le piste surriferite saranno equipaggiate, sempreché sia tecnicamente possibile, con le installazioni tecniche necessarie per gli avvicinamenti di precisione.

*6. ad articolo 6 capoverso 1 lettera f:*

In linea di principio non si effettuano decolli al di sopra del territorio tedesco dalle ore 22.00 alle 06.00. La deroga per i voli a lungo raggio che per le partenze verso nord non possono virare prima della frontiera germanica concerne circa da tre a cinque voli tra le ore 22.00 e le 06.00 per anno civile.

La disposizione concernente la quota minima per l'entrata in territorio tedesco del traffico aereo di partenza sarà introdotta non appena possibile da un punto di vista operativo.

Durante le ore diurne la deroga per i voli a lungo raggio che per le partenze verso nord non possono virare prima della frontiera germanica interessa dai quaranta ai cinquanta voli per anno civile.

*7. ad articolo 18*

L'analisi costi-benefici implica una considerazione globale di tutti gli elementi determinanti.