

ACCORDO GLOBALE UE-ISRAELE

SCHEDA RIASSUNTIVA DEI DIRITTI DI TRAFFICO SULLE TRATTE
ITALIA-ISRAELE

<p>Regime di designazione: Non è richiesta la formale designazione dei vettori, che dovranno preventivamente rivolgersi alle proprie autorità aeronautiche e successivamente a quelle della controparte, al fine di ottenere le necessarie autorizzazioni.</p> <p>Non sono previsti limiti al numero dei vettori che possono chiedere di operare sulle rotte concordate.</p>	
<p>Servizi operabili: passeggeri, cargo and/or mail, separati o in combinato</p>	
<p>Diritti di traffico concordati in favore di ciascuna parte:</p> <p><i>Roma-Tel Aviv:</i> Summer 2013 e Winter 13-14 fino a 25 frequenze per settimana totali Summer 2014 e Winter 14-15 fino a 28 frequenze per settimana totali</p> <p><i>Milano-Tel Aviv</i> Summer 2013 e Winter 13-14 fino a 13 frequenze per settimana totali Summer 2014 e Winter 14-15 fino a 20 frequenze per settimana totali</p> <p><i>Su ogni ulteriore coppia di città</i> Summer 2013 e Winter 13-14 fino a 7 frequenze per settimana totali Summer 2014 e Winter 14-15 fino a 14 frequenze per settimana totali</p> <p>N.B. (1) Per le successive stagioni, si richiama quanto stabilito dall'accordo (Annex II - <i>Transitional Provisions</i>); (2) Si evidenzia che le frequenze sopra indicate non sono tutte disponibili, in quanto una quota (vale a dire, quella corrispondente al <i>plafond</i> previsto dall'accordo Italia-Israele) è affidata a vettori di parte italiana. Per i diritti effettivamente disponibili, si fa rinvio all' Avviso di procedura di selezione pubblica.</p>	
<p>Tabella delle rotte a favore dei vettori dell'Unione Europea Punti nell'Unione Europea – punti in: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Libano, Giordania, Palestina, Siria, Turchia; Albania, Bosnia e Herzegovina, FYROM (Macedonia), Islanda, Montenegro, Norvegia, Serbia, Kosovo;</p>	



<p>Liechtenstein, Svizzera; Israele; inoltre: due punti in Medio Oriente, Bombay, un punto in Asia; Melbourne.</p> <p>I punti in tabella delle rotte possono essere operati in ogni ordine, e con ogni possibile combinazione, ma devono originare e/o terminare nel territorio dell'Unione Europea.</p> <p>Non sono previsti limiti in relazione ai punti in paesi terzi, per servizi operati in code sharing (ma senza quinte libertà)</p> <p><i>Libertà dell'aria consentite: terze e quarte libertà.</i></p>
<p>Tabella delle rotte a favore dei vettori israeliani</p> <p>Punti in Israele - punti in: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Libano, Giordania, Palestina, Siria, Turchia; Albania, Bosnia e Herzegovina, FYROM (Macedonia), Islanda, Montenegro, Norvegia, Serbia, Kosovo; Liechtenstein, Svizzera; Israele; inoltre: un punto in USA ed in Messico.</p> <p>I punti in tabella delle rotte possono essere operati in ogni ordine, e con ogni possibile combinazione, ma devono originare e/o terminare nel territorio di Israele.</p> <p>Non sono previsti limiti in relazione ai punti in paesi terzi, per servizi operati in code sharing (ma senza quinte libertà)</p> <p><i>Libertà dell'aria consentite: terze e quarte libertà</i></p>
<p>Facoltà operative</p> <p>Stopover: è previsto su tutti i punti, unica eccezione è stabilita per Israele ove non è esercibile su due punti in Medio Oriente.</p> <p>Combinazione dei voli: libera</p> <p>Leasing: previsto</p> <p>Change of gauge: previsto</p> <p>Coterminalizzazione: prevista</p> <p>Block space: previsto</p> <p>Possibilità di operare senza vincoli di ordine geografico: i vettori sono liberi di operare i vari punti senza un ordine geografico, ma i vettori devono originare e/o terminare i servizi nei rispettivi territori di origine (Israele, per le compagnie israeliane; Unione Europea per le compagnie europee)</p>
<p>Code sharing: tra compagnie della stessa parte, dell'altra parte e di paesi terzi</p>



(che abbiano i rispettivi diritti e che rispettino le normative vigenti).
Cargo: non è prevista una specifica disciplina per gli all cargo, che tuttavia sono consentiti nei limiti delle frequenze e delle modalità operative generali sopra richiamate
Charter: I servizi charter continuano ad essere soggetti ad approvazione delle rispettive autorità delle due controparti, che in base all'accordo "will favourably consider such request". E' prevista successivamente la liberalizzazione per terze e quarte libertà

ETA/LP