

## **PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA PRO PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY**

### **k návrhu na sjednání Dohody mezi Českou republikou a Nizozemským královstvím ve vztahu ke Curaçau o letecké dopravě (dále jen „Dohoda“)**

Curaçao je malá ostrovní země ležící v jižní části Karibského moře blízko pobřeží Venezuely s rozlohou 444 km<sup>2</sup> a počtem obyvatel přes 150 tisíc, kteří žijí většinou v hlavním městě Willemstad. Oficiálními jazyky jsou nizozemština a papiamentu, běžně rozšířená je angličtina.

Od konce 15. století byl ostrov obývaný karibskými indiány střídavě v rukou Španělů, Nizozemců, Britů či Francouzů, až se v roce 1815 dostal pod stálou nadvládu Nizozemského království a byl spravován jako kolonie Curaçao a závislá území, útvar známý od roku 1948 jako Nizozemské Antily. V roce 1954 byla přijata Charta Nizozemského království, která povýšila tuto kolonii na plnohodnotnou autonomní zemi v rámci Nizozemského království (společně s Nizozemskem a Surinamem). Od té doby považuje Organizace spojených národů (OSN) dekolonizaci tohoto území za ukončenou.

Nizozemské Antily zanikly formálně 10. října 2010, čímž se Curaçao stalo jednou ze čtyř autonomních zemí Nizozemského království: Aruba, Curaçao, Svatý Martin a samotné Nizozemsko, které se dělí na evropskou a karibskou část (ostrovy Bonaire, Svatý Eustach a Saba). Subjektem mezinárodního práva je pouze Nizozemské království, které jediné může uzavírat mezinárodní dohody, ale jednotlivé země mají právo takové dohody sjednávat a dohody se následně mohou týkat království jako celku nebo jednotlivých zemí či různých kombinací. U dvoustranných dohod uzavřených Nizozemským královstvím jejich název obvykle stanoví, na kterou zemi se dohoda vztahuje („Nizozemské království ve vztahu k/se zřetelem na Arubu/Curaçao/Svatý Martin“) a klauzule o územní platnosti říká, na jakém území dohoda platí („Nizozemsko – evropská část/karibská část/Aruba/Curaçao/Svatý Martin). Je tak možné mít s Nizozemským královstvím uzavřeno ve stejné věci 5 mezinárodních dohod. Struktura Nizozemského království tak nemůže být přirovnávána např. k britskému či francouzskému modelu zámořských území, Aruba, Curaçao a Svatý Martin nejsou zámořské državy, ale společně s Nizozemskem autonomní země Nizozemského království s vysokým stupněm vnitřní autonomie.

Ohledně vztahů s Evropskou unií (EU) platí, že evropská část Nizozemska je členským státem EU, což Aruba, Curaçao, Svatý Martin a karibská část Nizozemska nejsou, ale patří mezi přidružené zámořské země a území. V důsledku toho ostrovy požívají mnoho výhod např. v oblasti dovozu zboží do EU, mohou také čerpat finance z Evropského rozvojového fondu. Občané Aruby, Curaçaa, Svatého Martina a karibské části Nizozemska jsou občany Nizozemského království, tedy i EU, proto mohou také hlasovat ve volbách do Evropského parlamentu.

Hlavní město Willemstad bylo založeno v 17. století na březích přírodního zálivu, který se ukázal být ideálním místem pro obchod a lodní dopravu. Strategickou polohu uprostřed amerického kontinentu by chtělo Curaçao využít i dnes a stát se významnou turistickou destinací a finančním a logistickým centrem<sup>1</sup>. Velkou předností je rozvinutá infrastruktura pro leteckou a námořní dopravu. Po formálním zániku Nizozemských Antil začalo Curaçao lákat turisty, zahraniční obchodníky a investory mj. prostřednictvím liberální politiky v oblasti letecké dopravy. Sjednálo mnoho dvoustranných leteckých dohod, ze států EU např. s Dánskem, Švédskem, Finskem, Maďarskem či UK.

---

<sup>1</sup> V roce 2017 navštívilo Curaçao přibližně 399 tisíc zahraničních turistů.

Také ČR byla v srpnu 2015 oslovena, zda má zájem o úpravu vzájemných vztahů v oblasti letecké dopravy ve formě dvoustranné mezinárodní dohody. V rámci sondáže souhlasila česká strana s neformálním setkáním zástupců leteckých úřadů v říjnu 2015 během mezinárodní akce ICAN<sup>2</sup> v Turecku. Česká delegace během jednání předběžně potvrdila svůj zájem na sjednání letecké dohody, nicméně informovala, že může oficiálně zahájit jednání až po meziresortním schválení směrnice pro expertní jednání. Ta byla schválena v lednu 2016, expertní jednání o textu dohody začala bezprostředně poté korespondenční cestou. Přímé jednání zástupců leteckých úřadů obou stran s cílem finalizace textu se uskutečnilo opět v rámci mezinárodní akce ICAN dne 6. prosince 2016 na Bahamách. Při jednání se vycházelo ze skutečnosti, že ČR i Curaçao (prostřednictvím Nizozemského království) jsou smluvními stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944. Základem pro jednání byl český vzorový text obsahující mj. všechna nezbytná unijní ustanovení uplatňovaná v souvislosti s členstvím ČR v EU<sup>3</sup>. Při jednání se podařilo na úrovni expertních delegací odsouhlasit vzájemně přijatelný návrh textu Dohody.

Obsahové vymezení návrhu textu Dohody je následující:

V článku 1 Dohody jsou definovány výrazy důležité pro jednotný výklad a aplikaci Dohody.

Článek 2 obsahuje vymezení práv k provádění mezinárodní letecké dopravy, která si smluvní strany vzájemně vyměnily. Jedná se o právo přeletu přes území druhé smluvní strany (tzv. 1. svoboda vzduchu), právo přistání na území druhé smluvní strany pro neobchodní účely (tzv. 2. svoboda vzduchu), právo vykládat a nakládat na území druhé smluvní strany (tzv. 3. resp. 4. svoboda vzduchu) a na území třetích států (tzv. 5. svoboda vzduchu) v místech stanovených v příloze cestující, zavazadla, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území první smluvní strany.

V článku 3 je obsaženo právo každé smluvní strany určit letecké podniky, které budou provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách, a podmínky, za kterých druhá smluvní strana udělí takto určeným podnikům příslušná provozní oprávnění, včetně tzv. unijních ustanovení a recipročních ustanovení druhé smluvní strany. Článek 4 pak obsahuje podmínky, za kterých je možné vydaná provozní oprávnění odvolat nebo pozastavit.

Článek 5 stanoví obecný princip, že na letecké podniky resp. jejich letadla, cestující, posádky, zavazadla, poštovní zásilky a zboží nacházející se na území druhé smluvní strany se vztahují zákony, předpisy a postupy platné na území této smluvní strany. Při jejich aplikaci nesmí žádná smluvní strana dávat přednost svým leteckým podnikům.

V článku 6 si smluvní strany potvrzují závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví a jejími přílohami, které se týkají této oblasti.

Článek 7 upravuje důležitou otázku provozní bezpečnosti letectví. Každá smluvní strana může kdykoli provést tzv. inspekci na stojance letadla druhé smluvní strany pokud se nachází na území jejího státu. Dále je upraven postup v případě nedodržování minimálních

---

<sup>2</sup> ICAN (*ICAO Air Services Negotiations Event*) je mezinárodní akce pořádaná každoročně Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) ve spolupráci s orgány příslušné hostitelské země; cílem je umožnit členským státům uspořádat během několika dnů na jednom místě více setkání a šetřit tak čas a náklady.

<sup>3</sup> Vzorová unijní ustanovení jsou do dvoustranných leteckých dohod vkládána na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách. Na základě tohoto nařízení byla vypracována Evropskou komisí ve spolupráci s členskými státy. Jejich účelem je zajistit soulad bilaterálních leteckých dohod s právem EU (zejména ve vztahu ke svobodě usazování, poskytování služeb na území EU a nediskriminace mezi leteckými dopravci EU).

bezpečnostních norem stanovených Úmluvou o mezinárodním civilním letectví druhou smluvní stranou a článek také obsahuje příslušné unijní ustanovení. Pro účely provozování dohodnutých leteckých služeb si smluvní strany dle tohoto článku budou vzájemně uznávat osvědčení a průkazy vztahující se k letadlům a posádkám, pokud požadavky pro vydání těchto průkazů a osvědčení odpovídají nebo jsou přísnější než minimální požadavky stanovené Úmluvou o mezinárodním civilním letectví.

Článek 8 upravuje osvobození leteckých podniků resp. jejich letadel, pohonných hmot, mazadel, technického materiálu, náhradních dílů, obvyklého vybavení, zásob a jiných věcí, které jsou používány výhradně v souvislosti s provozem a obsluhou letadla, od dovozních omezení, cel, nepřímých daní a jiných poplatků obvyklých při provozu mezinárodních leteckých dopravních služeb. Článek obsahuje také příslušné unijní ustanovení.

Článek 9 se týká spravedlivého a přiměřeného stanovování uživatelských poplatků za použití letišť a leteckých zařízení a článek 10 řeší zjednodušený režim cestujících, zavazadel a zboží při přímém tranzitu.

Oblast prodeje služeb a převodu finančních prostředků je upravena v článku 11, přičemž leteckým dopravcům je poskytnuta nezbytná míra flexibility v této důležité otázce.

V článku 12 je upraveno volné stanovování tarifů leteckými podniky. Nevyžaduje se jejich předkládání a schvalování leteckými úřady, nicméně každá smluvní strana má právo zasáhnout v případech, kdy jsou tarify nepřiměřené či diskriminační.

Rovné soutěžní podmínky pro poskytování leteckých dopravních služeb zajišťuje článek 13. Dopravci mohou stanovit provozní kapacitu a frekvence volně podle svého obchodního uvážení.

Článek 14 umožňuje leteckým podnikům uzavírat ujednání o společném označování linek (*code-sharing*) a upravuje podmínky takových ujednání, článek 15 upravuje postup pro předkládání a schvalování letových řádů včetně doplňkových letů.

Spolupráci leteckých podniků s poskytovateli povrchové dopravy či poskytování vlastní povrchové dopravy umožňuje článek 16.

Článek 17 upravuje otázku zastoupení leteckých podniků, která včetně jejich personálu podléhají právním předpisům platným na území státu, kde jsou zastoupení zakládána.

Článek 18 zaručuje flexibilitu při výběru poskytovatelů pozemního odbavování a článek 19 upravuje vzájemné poskytování statistických informací a údajů mezi leteckými úřady obou stran.

Postup pro vzájemné konzultace ohledně provádění Dohody je stanoven v článku 20, článek 21 upravuje postup pro případné změny Dohody, třístupňové řešení sporů (letecké úřady, smluvní strany, rozhodčí soud), které mohou vyplynout z výkladu či provádění Dohody, je upraveno v článku 22.

V článku 23 je stanovena povinnost registrace Dohody u Mezinárodní organizace pro civilní letectví, článek 24 stanoví podmínky ukončení platnosti Dohody, článek 25 stanoví působnost dohody v rámci Nizozemského království pouze pro autonomní zemi Curaçao a článek 26 upravuje vstup Dohody v platnost.

Příloha k Dohodě obsahuje volné vymezení linek mezi místy na území ČR / Curaçaa, mezilehlými místy, místy na území Curaçaa / ČR a místy za tímto územím. Dále příloha obsahuje provozní podmínky.

Vláda ČR souhlasila se sjednáním Dohody svým usnesením ze dne 22. května 2017 č. 399. Dohodu podepsali v Praze dne 30. listopadu 2018 Ing. Dan Ťok, ministr dopravy a Kees Klompenhouwer, velvyslanec Nizozemského království v ČR.

Podepsaný text Dohody je v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu ČR, se závazky vyplývajícími z členství ČR v Evropské unii, se závazky převzatými v rámci jiných platných smluv a s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva. Při sjednání Dohody byly splněny požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách. Jednání a jeho výsledky byly oznámeny Evropské komisi v souladu s článkem 1 tohoto nařízení. V souladu s článkem 4 téhož nařízení, byla Evropská komise rovněž informována o podpisu Dohody. Sjednání Dohody nevyžaduje změny v českém právním řádu.

Dohoda je sjednána pouze v anglickém jazyce a vstoupí v platnost první den třetího měsíce následujícího po dni, kdy se smluvní strany vzájemně informují, že byly splněny jejich vnitrostátní požadavky nutné pro vstup Dohody v platnost.

Sjednání a následné provádění Dohody nebude mít dopad na výdaje státního rozpočtu. Uvedené činnosti budou zajišťovány především Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví, které budou v případě potřeby spolupracovat s Ministerstvem zahraničních věcí, Ministerstvem financí, Ministerstvem vnitra, Ministerstvem práce a sociálních věcí a Ministerstvem průmyslu a obchodu. Administrativní a správní výdaje s tím spojené budou hrazeny z rozpočtů jednotlivých resortů a Úřadu pro civilní letectví.

Dohoda má v ČR charakter mezinárodní smlouvy prezidentské kategorie, neboť upravuje záležitosti podle čl. 49 písm. a) a e) Ústavy ČR. Dohoda obsahuje mj. úpravu práv a povinností osob stejně jako věcí, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (jedná se např. o právo leteckých podniků létat bez přistání přes území druhé smluvní strany, přistávat na jejím území pro potřeby nikoli obchodní, nakládat a vykládat na území druhé smluvní strany cestující, zavazadla a zboží, právo volně prodávat letecké dopravní služby na území smluvního státu, podmínky pro odvolání provozního oprávnění apod.). Dohoda se po podpisu podle Ústavy ČR předkládá Parlamentu ČR k vyslovení jeho souhlasu s ratifikací a poté prezidentovi republiky k ratifikaci.

Mezi ČR a Nizozemským královstvím ve vztahu ke Curaçau není dosud uzavřena žádná mezinárodní dohoda. Sjednání dohody o letecké dopravě představuje jednu z možností, jak rozvíjet vzájemné vztahy, především v oblasti obchodu a cestovního ruchu. Cílem Dohody je stanovit liberální právní rámec v oblasti civilního letectví mezi oběma státy, který v případě potřeby nabídne dopravcům obou stran dostatečnou míru flexibility.

V Praze dne 13. června 2019

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš v. r.