

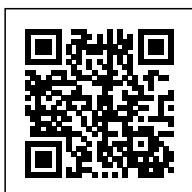


PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
POSLANECKÁ SNĚMOVNA

VIII. volební období

513/0

**Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu České republiky
k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi Českou republikou
a Nizozemským královstvím ve vztahu ke Curaçau o letecké dopravě**



Zástupce předkladatele: ministr dopravy
Doručeno poslancům: 17. června 2019 v 13:55

Návrh usnesení

**POSLANECKÉ SNĚMOVNY PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY**

k vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu
s ratifikací Dohoda mezi Českou republikou a Nizozemským královstvím
ve vztahu ke Curaçau o letecké dopravě

P o s l a n e c k á s n ě m o v n a P a r l a m e n t u Č e s k é r e p u b l i k y
d á v á s o u h l a s

k ratifikaci Dohody mezi Českou republikou a Nizozemským královstvím
ve vztahu ke Curaçau o letecké dopravě

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 km² 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 centrem¹. 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. Sjednalo mnoho dvoustranných leteckých dohod, ze států EU např. s Dánskem, Švédskem, Finskem, Maďarskem či UK.

¹ 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 ICAN² 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 EU³. 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

² 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.

³ 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.

DOHODA

mezi

Českou republikou

a

Nizozemským královstvím ve vztahu ke Curaçau

O LETECKÉ DOPRAVĚ

Česká republika a Nizozemské království ve vztahu ke Curaçau, dále uváděné jako „smluvní strany“,

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944, a

vedeny přáním sjednat dohodu za účelem rozvíjení leteckých dopravních služeb mezi a za svými územími,

se dohodly takto:

Článek 1

Definice

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výrazem "Úmluva" se rozumí Úmluva o mezinárodním civilním letectví, otevřená k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy včetně jakékoli změny příloh nebo Úmluvy podle jejích článků 90 a 94, pokud byly tyto přílohy a změny přijaty oběma smluvními stranami,
- (b) výrazem "letecké úřady" se rozumí v případě České republiky Ministerstvo dopravy, a v případě Nizozemského království ve vztahu ke Curaçau ministr odpovědný za civilní

letectví Curaçaa, nebo, v obou případech, kterákoli jiná osoba nebo orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady,

- (c) výrazem "určený letecký podnik" se rozumí každý letecký podnik, který jedna smluvní strana písemně určila druhé smluvní straně a který je podle článku 3 této dohody oprávněn provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (1) této dohody,
- (d) výrazy "území", "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článcích 2 a 96 Úmluvy,
- (e) výrazem "kapacita" ve vztahu k dohodnutým službám se rozumí nabízená sedadlová kapacita letadla používaného při těchto službách, násobená počtem frekvencí provozovaných tímto letadlem v daném období na lince nebo úseku linky,
- (f) výrazem "tarif" se rozumějí ceny nebo poplatky, které mají být zaplacený za přepravu cestujících, zavazadel nebo zboží (s výjimkou náhrad a podmínek za přepravu poštovních zásilek), a podmínky, za kterých se tyto ceny nebo poplatky používají, včetně provizí placených při přepravě za zprostředkovatelské služby, poplatky a podmínky za jakékoli vedlejší služby k této přepravě, které jsou nabízeny leteckými podniky, a rovněž zahrnuje jakékoli podstatné výhody poskytované v souvislosti s přepravou,
- (g) výrazem "dohoda" se rozumí tato dohoda, její příloha a jakékoli jejich změny. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechny odkazy na tuto dohodu zahrnují odkaz na zmíněnou přílohu, pokud není stanoveno jinak,
- (h) výrazem "smlouvy Evropské Unie" se rozumějí Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie.

Článek 2

Přepavní práva

- (1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této dohodě za účelem zřízení a provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb určeným leteckým podnikem (dále jen „dohodnuté služby“) na linkách stanovených v příslušné části přílohy této dohody (dále jen „stanovené linky“).
- (2) Podle ustanovení této dohody požívá určený letecký podnik každé smluvní strany při provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách následující práva:
 - (a) právo létat bez přistání přes území druhé smluvní strany,

- (b) právo přistávat na území druhé smluvní strany pro potřeby nikoli obchodní,
 - (c) právo nakládat a vykládat na území druhé smluvní strany v místech stanovených v příloze této dohody cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené do nebo pocházející z míst na území první smluvní strany a
 - (d) právo nakládat a vykládat na územích třetích států v místech stanovených v příloze této dohody cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené do nebo pocházející z míst na území druhé smluvní strany, stanovených v příloze této dohody.
- (3) Letecké podniky každé smluvní strany, které nejsou určeny podle článku 3 této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci (2) (a) a (b) tohoto článku.
- (4) V odstavci (2) tohoto článku nemůže být nic považováno za udělení práva určenému leteckému podniku jedné smluvní strany nakládat na území druhé smluvní strany cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek za úplatu nebo nájemné s určením pro jiné místo na území této druhé smluvní strany.

Článek 3

Určení a provozní oprávnění

- (1) Každá smluvní strana má právo písemně, diplomatickou cestou, určit pro druhou smluvní stranu letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb podle této dohody a odvolat určení kteréhokoli leteckého podniku nebo nahradit dříve určený jiným leteckým podnikem.
- (2) Letecký úřad, který obdržel oznámení o určení, udělí bez prodlení podle ustanovení odstavců (3) a (4) tohoto článku určenému leteckému podniku druhé smluvní strany potřebná provozní oprávnění.
- (3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které tento úřad uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
- (4) Letecký úřad každé smluvní strany má právo odmítnout přijmout určení leteckého podniku a odmítnout udělit provozní oprávnění uvedené v odstavci (2) tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody, kdykoli smluvní strana nemá důkaz, že:

- (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou:
 - (i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv Evropské Unie a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie a
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad,
 - (b) v případě leteckého podniku určeného Curaçaem:
 - (i) je tento letecký podnik usazen na území Curaçaa a má platnou provozní licenci v souladu s příslušným právem Curaçaa a
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována Curaçaem a Curaçao je odpovědné za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku.
- (5) Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může v plném nebo částečném rozsahu provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že letecký podnik jedná v souladu s příslušnými ustanoveními této dohody.

Článek 4

Odvolání a pozastavení provozního oprávnění

- (1) Letecký úřad každé smluvní strany má právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv stanovených v článku 2 této dohody určenému leteckému podniku druhé smluvní strany nebo uložit pro využívání těchto práv dočasně nebo trvale podmínky, které považuje za nezbytné, jestliže:
- (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - (i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv Evropské Unie nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie nebo
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad,
 - (b) v případě leteckého podniku určeného Curaçaem:

- (i) není tento letecký podnik usazen na území Curaçaa nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s příslušným právem Curaçaa nebo
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována Curaçaelem nebo Curaçao není odpovědné za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku,
 - (c) letecký podnik neprokáže leteckému úřadu smluvní strany, která poskytuje práva, způsobilost plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které v souladu s ustanoveními Úmluvy tento úřad uplatňuje nebo
 - (d) letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými v této dohodě.
- (2) Pokud není nutné provést okamžitá opatření k zabránění dalšího porušování výše uvedených zákonů a předpisů, uplatní se práva uvedená v odstavci (1) tohoto článku pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Pokud není leteckými úřady dohodnuto jinak, jsou tyto konzultace mezi leteckými úřady obou smluvních stran zahájeny do šedesáti (60) dnů od data požadavku učiněného kterýmkoli leteckým úřadem.

Článek 5

Uplatňování zákonů, předpisů a postupů

- (1) Při vstupu, pobytu a výstupu z území jedné smluvní strany musí být leteckými podniky druhé smluvní strany dodržovány zákony, předpisy a postupy vztahující se na provoz a navigaci letadel platné na území této smluvní strany..
- (2) Zákony, předpisy a postupy platné na území jedné smluvní strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu nebo výstupu cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z jejího území, jako jsou zákony, předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, přistěhovalectví, cestovních dokladů, cel, měnových, karanténních, zdravotních, veterinárních nebo hygienických opatření, se vztahují na cestující, posádku, zavazadla, zboží a poštovní zásilky přepravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu nebo pobytu na území první smluvní strany.
- (3) Při uplatňování celních, přistěhovaleckých, karanténních a podobných předpisů nedává žádná smluvní strana přednost svým vlastním nebo kterýmkoli jiným leteckým podnikům před leteckým podnikem druhé smluvní strany provozujícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby.

Článek 6

Ochrana letectví

- (1) Smluvní strany si znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich vzájemný závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy tvoří nedílnou součást této dohody.
- (2) Aniž je omezena obecná platnost jejich práv a povinností podle mezinárodního práva, smluvní strany jednájí zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, jejího doplňkového Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, Úmluvy o značkování plastických tržavin pro účely detekce, podepsané v Montrealu 1. března 1991, a jakékoli jiné mnohostranné úmluvy či protokolu upravujícími ochranu letectví, které jsou závazné pro obě smluvní strany.
- (3) Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům protiprávního zmocnění se civilních letadel a jiným protiprávním činům proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.
- (4) Smluvní strany jednájí ve svých vzájemných vztazích v souladu s ustanoveními o ochraně letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči smluvním stranám; smluvní strany vyžadují, aby provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo podnikání nebo stálé sídlo na územích smluvních stran, nebo v případě České republiky provozovatelé letadel usazení na jejím území podle smluv Evropské Unie a mající platné provozní licence v souladu s právem Evropské unie, a provozovatelé letišť na jejich územích jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví.
- (5) Každá smluvní strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území druhé smluvní strany ustanovení o ochraně letectví v souladu se zákony a předpisy platnými na území této smluvní strany včetně práva Evropské unie v případě České republiky.
- (6) Každá smluvní strana zajistí, že se na jejím území účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání.

- (7) Každá smluvní strana s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená mimořádná bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.
- (8) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu protiprávního zmocnění se civilního letadla nebo jiného protiprávního činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, pomohou si smluvní strany vzájemně usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.
- (9) Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu letectví, může letecký úřad této smluvní strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do třiceti (30) dnů ode dne doručení takové žádosti je důvodem k uplatnění článku 4 této dohody. Vyžaduje-li to vážná nepředvídatelná situace, může kterákoli smluvní strana provést prozatímní opatření před uplynutím této lhůty.

Článek 7

Bezpečnost letectví

- (1) Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy jedné smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že tato osvědčení a průkazy alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální podmínky, stanovené podle Úmluvy.
- (2) Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad svým územím osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou nebo jiným státem.
- (3) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou smluvní stranou v jakékoli oblasti vztahující se na posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne doručení žádosti.
- (4) Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně neudrží a neuplatňuje bezpečnostní normy v jakékoli oblasti alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období Úmluvou, oznámí tato smluvní strana druhé smluvní straně svá zjištění a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby byl dosažen soulad s těmito minimálními normami, a druhá smluvní strana učiní příslušná nápravná

opatření. Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou smluvní stranou do patnácti (15) dnů nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 4 této dohody.

(5) Bez ohledu na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o leasingu, na dopravních službách na nebo z území druhé smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území druhé smluvní strany, podrobeno kontrole oprávněnými zástupci druhé smluvní strany, na palubě i zvenku za účelem ověření jak platnosti dokladů letadla a jeho posádky, tak i zjevného stavu letadla a jeho vybavení (dále v tomto článku nazývané „kontrola na odbavovací ploše“) za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění.

(6) Jestliže jakákoli kontrola na odbavovací ploše nebo série kontrol na odbavovací ploše povede:

(a) k vážným obavám, že letadlo nebo provozování letadla neodpovídají minimálním normám stanoveným v daném období Úmluvou nebo

(b) k vážným obavám, že nejsou účinně udržovány a uplatňovány bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou,

má smluvní strana provádějící kontrolu pro účely článku 33 Úmluvy právo svobodně prohlásit, že požadavky, na jejichž základě byla vydána nebo uznána za platná osvědčení nebo průkazy týkající se daného letadla nebo jeho posádky, nebo požadavky, za kterých má být letadlo provozováno, nejsou stejné nebo vyšší než minimální normy stanovené Úmluvou.

(7) V případě, že přístup k provedení kontroly na odbavovací ploše letadla provozovaného leteckým podnikem jedné smluvní strany nebo jeho jménem v souladu s odstavcem (5) tohoto článku, je odepřen zástupcem tohoto leteckého podniku, má druhá smluvní strana právo svobodně usoudit, že vznikly vážné obavy popsané v odstavci (6) tohoto článku a učinit závěry v něm uvedené.

(8) Každá smluvní strana si vyhrazuje právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku druhé smluvní strany v případě, že usoudí, ať již na základě kontroly na odbavovací ploše, série kontrol na odbavovací ploše, odepření přístupu ke kontrole na odbavovací ploše, konzultací nebo jiných zjištění, že pro bezpečný provoz leteckého podniku jsou nezbytná okamžitá opatření.

(9) Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavců (4) nebo (8) tohoto článku se zruší, jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.

- (10) V případě, že Česká republika určí letecký podnik, jehož regulatorní kontrola je vykonávána a udržována jiným členským státem Evropské unie, použijí se práva druhé smluvní strany daná tímto článkem stejným způsobem na přijetí, uplatňování a udržování bezpečnostních norem tímto jiným členským státem Evropské unie a na provozní oprávnění tohoto leteckého podniku.

Článek 8

Celní ustanovení, cla a daně

- (1) Každá smluvní strana osvobozuje, na základě reciprocity, určený letecký podnik druhé smluvní strany od dovozních omezení, cla, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a poplatků, pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla a potraviny (včetně alkoholu, tabáku, nápojů a jiných výrobků určených v omezeném množství k prodeji cestujícím za letu) a jiné věci, které jsou určeny k použití výhradně v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku druhé smluvní strany, provozujícího dohodnuté služby, stejně tak jako tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoli tištěný materiál nesoucí znaky společnosti a obvyklý reklamní materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem.
- (2) Osvobození udělená podle tohoto článku se vztahují na položky uvedené v odstavci (1) tohoto článku:
- (a) dovezené na území jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem,
 - (b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany od příletu až do odletu z území druhé smluvní strany nebo
 - (c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území druhé smluvní strany a určené k použití při provozování dohodnutých služeb,
- bez ohledu na to, zda jsou tyto položky používány nebo spotřebovány zcela nebo zčásti na území smluvní strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové položky nebudou zcizovány na území této smluvní strany.
- (3) Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako materiál, dodávky a zásoby obvykle uložené na palubě letadla určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu této smluvní strany. V takovém případě mohou být uloženy pod celním dohledem tohoto celního úřadu

do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.

- (4) Osvobození poskytnutá tímto článkem pokud jde o spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů a obvyklé palubní vybavení se vztahují i na situace, kdy určený letecký podnik kterékoli smluvní strany uzavře ujednání s jiným leteckým podnikem o výpůjčce nebo přenechání na území druhé smluvní strany za předpokladu, že takový jiný letecký podnik požívá stejná osvobození od druhé smluvní strany. Takové výpůjčky a přenechání oznámí letecké podniky příslušným celním úřadům.
- (5) Nic v této dohodě nebrání České republice, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na jejím území pro použití v letadle určeného leteckého podniku Curaçaa, které je provozováno mezi místem na území České republiky a jiným místem na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské unie.

Článek 9

Užívání letišť a leteckých zařízení

- (1) Poplatky uložené na území jedné smluvní strany určenému leteckému podniku druhé smluvní strany za použití letišť, leteckých navigačních a jiných zařízení nesmějí být vyšší než poplatky ukládané jakémukoli jinému letadlu téže kategorie vykonávajícímu podobné mezinárodní letecké dopravní služby.
- (2) Žádná smluvní strana neposkytne výhody svému vlastnímu nebo jinému leteckému podniku před leteckým podnikem druhé smluvní strany, konajícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby, při užívání letišť, letových cest, letových provozních služeb a s nimi souvisejících zařízení nacházejících se pod její kontrolou.
- (3) Každá smluvní strana podporuje konzultace o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky používajícími služby a zařízení provozovaná těmito orgány vyměřujícími poplatky, kdykoli to bude praktické, učiní tak prostřednictvím organizací zastupujících tyto letecké podniky. Jakékoli návrhy na změny těchto poplatků by měly být předány leteckým podnikům v přiměřené lhůtě, aby měly možnost vyjádřit svá stanoviska dříve, než budou změny uskutečněny. Každá smluvní strana dále podporuje výměnu vhodných informací o uživatelských poplatcích mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky.

Článek 10

Přímý tranzit

Cestující, zavazadla a zboží v přímém tranzitu přes území smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, jsou podrobeni, s výjimkami týkajícími se ustanovení o ochraně civilního letectví uvedených v článku 6 této dohody, zabránění nedovolenému obchodu s omamnými a psychotropními látkami a nedovolenému přistěhovalectví, nanejvýše zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu jsou osvobozena od cla a jiných poplatků.

Článek 11

Prodej služeb a převod finančních prostředků

- (1) Na základě oznámení leteckému úřadu první smluvní strany a po příslušné obchodní registraci v souladu se zákony a předpisy platnými na území této první smluvní strany má určený letecký podnik druhé smluvní strany právo volně prodávat své letecké služby na území první smluvní strany buď přímo nebo prostřednictvím svých zprostředkovatelů a kterákoli osoba může svobodně zakoupit tyto dopravní služby v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně běžně vykupované bankami na daném území.
- (2) Určené letecké podniky smluvních stran mají právo přepočítat a převést na území svého státu přebytek příjmů nad místními výdaji získaný na území druhé smluvní strany ve volně směnitelné měně. Přepočet a převod se uskuteční bez omezení podle tržního směnného kurzu pro tyto transakce, platného v den převodu. V případě, že tržní směnný kurz neexistuje, uskuteční se přepočet a převod bez omezení podle úředního směnného kurzu, platného v den převodu. Skutečný převod je proveden bez prodlení a nepodléhá jakýmkoli poplatkům, s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto transakcích.
- (3) V případě, že jsou platby mezi smluvními stranami upraveny zvláštní dohodou, použije se tato zvláštní dohoda.

Článek 12

Tarify

- (1) Tarify pro dohodnuté služby jsou určenými leteckými podniky obou smluvních stran stanovovány v přiměřené výši, přičemž se náležitě přihlíží ke všem významným činitelům, jako jsou zájmy uživatelů, náklady na provoz, povaha dopravních služeb, přiměřený zisk a jiné obchodní úvahy na daném trhu.
- (2) Nepožaduje se, aby tarify stanovené na základě odstavce (1) tohoto článku byly předkládány určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany leteckému úřadu druhé smluvní strany. Bez ohledu na výše uvedené má každá smluvní strana právo zasáhnout tak, aby:
 - (a) zabránila nepřiměřeně diskriminujícím tarifům a praktikám,
 - (b) ochránila uživatele od tarifů, které jsou nepřiměřeně vysoké nebo omezující přepravu z důvodu zneužití dominantního postavení a
 - (c) ochránila letecké podniky od tarifů, které jsou uměle nízké vzhledem k přímé nebo nepřímé dotaci či podpoře nebo, kde existuje důkaz o záměru omezit hospodářskou soutěž.
- (3) Určený letecký podnik jedné smluvní strany poskytne na požádání leteckému úřadu druhé smluvní strany informace vztahující se ke stanovování tarifů způsobem a ve formě předepsané tímto úřadem.

Článek 13

Kapacita

- (1) Každá smluvní strana zajistí určeným leteckým podnikům obou smluvních stran řádnou a rovnou příležitost účastnit se hospodářské soutěže při poskytování mezinárodních leteckých dopravních služeb upravených touto dohodou.
- (2) Každá smluvní strana podnikne v rámci své pravomoci všechny příslušné kroky k zamezení všech forem diskriminace nebo nekalých soutěžních praktik nepříznivě ovlivňujících postavení leteckých podniků druhé smluvní strany v hospodářské soutěži.
- (3) Každá smluvní strana umožní každému určenému leteckému podniku stanovit frekvence a kapacitu mezinárodních leteckých dopravních služeb nabízených v souladu s touto dohodou na základě obchodní úvahy na přepravním trhu. V souladu s tímto právem žádná

smluvní strana jednostranně neomezí objem přepravy, frekvence nebo pravidelnost služeb, nebo typ nebo typy letadel provozovaných určenými leteckým podniky druhé smluvní strany, pokud to není vyžadováno z důvodů celních, technickoprovozních nebo ochrany životního prostředí podle jednotných podmínek v souladu s článkem 15 Úmluvy.

- (4) Žádná smluvní strana nezavede vůči určeným leteckým podnikům druhé smluvní strany požadavek na předkupní právo, přepravní kvóty, odměnu za vydání souhlasu nebo jakýkoli jiný požadavek vztahující se ke kapacitě, frekvencím nebo přepravě, který by byl neslučitelný s cíli této dohody.

Článek 14

Společné označování linek

- (1) Při provozování nebo nabízení leteckých dopravních služeb na stanovených linkách k prodeji může každý určený letecký podnik jedné smluvní strany uzavřít ujednání o společném označování linek (code-sharing) a o vyblokování prostoru (blocked-space) s:
- (a) leteckým podnikem nebo leteckými podniky kterékoli smluvní strany,
 - (b) leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany. Pokud by třetí strana neoprávnila nebo nedovolila srovnatelné ujednání mezi leteckými podniky druhé smluvní strany a jinými leteckými podniky na dopravních službách do, z a přes území této třetí strany, má letecký úřad příslušné smluvní strany právo nepřijmout takové ujednání.
- (2) Výše uvedená ustanovení však podléhají podmínce, že všechny letecké podniky takových ujednání:
- (a) mají příslušná přepravní práva a splňují ustanovení této dohody,
 - (b) splňují požadavky uplatňované na taková ujednání leteckými úřady obou smluvních stran,
 - (c) poskytují spotřebitelům odpovídající informace o těchto ujednáních o společném označování linek a o vyblokování prostoru.
- (3) Požaduje se, aby letecké podniky předložily návrh ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru leteckým úřadům obou smluvních stran nejpozději třicet (30) dnů před navrhovaným datem jejich zavedení. Tato ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru podléhají schválení leteckých úřadů obou smluvních stran.

Článek 15

Letové řady

- (1) Letecký podnik určený jednou smluvní stranou předloží nejpozději třicet (30) dnů před zahájením dopravních služeb leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení svůj zamýšlený letový řád uvádějící počet frekvencí, typ letadla, časy, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Tentýž postup se použije na jakoukoli změnu letového řádu.
- (2) Pokud určený letecký podnik požaduje provozovat doplňkové lety k letům uvedeným v letových řádech, musí požádat o povolení letecký úřad druhé smluvní strany. Takový požadavek se obvykle předkládá nejpozději dva (2) pracovní dny před provedením takových letů.

Článek 16

Kombinované dopravní služby

Určený letecký podnik každé smluvní strany má právo ve spojení s leteckou dopravou cestujících a zboží využívat jakoukoli povrchovou dopravu do nebo z jakéhokoli místa na územích smluvních stran nebo třetích států. Určený letecký podnik si může zvolit mezi vykonáváním vlastní povrchové dopravy nebo jejím poskytováním prostřednictvím ujednání, včetně společného označování linek, s jinými povrchovými dopravci za podmínky dodržování zákonů a předpisů platných na území příslušné smluvní strany. Tyto kombinované dopravní služby mohou být nabízeny při kombinaci letecké a povrchové dopravy jako přímá dopravní služba a za jednu cenu za předpokladu, že jsou cestující a zasilatelé informováni o skutečnostech týkajících se této dopravy.

Článek 17

Zastoupení leteckého podniku

- (1) Určený letecký podnik jedné smluvní strany je oprávněn v souladu se zákony a předpisy platnými na území druhé smluvní strany vztahujícími se ke vstupu, pobytu a zaměstnání a na základě reciprocit přivést a udržovat na území druhé smluvní strany svého zástupce, obchodní, technický a jiný odborný personál přiměřeně potřebný k provozování dohodnutých služeb.

- (2) Zástupci a personál podléhají zákonům a předpisům platným na území druhé smluvní strany.
- (3) Určené letecké podniky obou smluvních stran mají podle zákonů a předpisů platných na příslušném území právo zřizovat na území druhé smluvní strany kancelář nebo kanceláře na podporu letecké dopravy a k prodeji leteckých dopravních služeb.

Článek 18

Pozemní odbavování

S výhradou zákonů a předpisů platných na území každé smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, má každý určený letecký podnik právo zajišťovat si na území druhé smluvní strany své vlastní pozemní odbavování (odbavování pro vlastní potřebu), anebo si podle své volby vybrat mezi konkurenčními poskytovateli, kteří zcela nebo zčásti pozemní odbavovací služby zajišťují. V případě, že zákony a předpisy omezují nebo předem vylučují odbavování pro vlastní potřebu, a kde neexistuje skutečné konkurenční prostředí mezi poskytovateli pozemních odbavovacích služeb, musí se s každým určeným leteckým podnikem zacházet nediskriminujícím způsobem, pokud jde o jeho přístup k odbavování pro vlastní potřebu a k pozemním odbavovacím službám zajišťovaným poskytovatelem nebo poskytovateli.

Článek 19

Poskytování údajů

Letecký úřad každé smluvní strany na požádání poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany periodické statistické údaje nebo jiné podobné údaje týkající se přepravy uskutečněné určeným leteckým podnikem na linkách stanovených v příloze této dohody v rozsahu, který může být rozumně požadován za účelem posouzení provozování dohodnutých služeb.

Článek 20

Konzultace

- (1) Letecké úřady smluvních stran budou ve spojení, které se může uskutečnit jednáním nebo písemně, aby zajistily úzkou spolupráci ve všech záležitostech ovlivňujících provádění této dohody.
- (2) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace k jakémukoli problému týkajícímu se této dohody. Tyto konzultace jsou zahájeny ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne přijetí žádosti druhou smluvní stranou, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak.

Článek 21

Změny

- (1) Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této dohody, musí být tato změna dohodnuta mezi smluvními stranami a potvrzena písemně diplomatickou cestou. Tato změna vstoupí v platnost v souladu s ustanoveními článku 26 této dohody.
- (2) Jestliže vstoupí v platnost obecná mnohostranná úmluva o mezinárodní letecké dopravě dotýkající se vztahů mezi oběma smluvními stranami, pozmění se tato dohoda tak, aby odpovídala ustanovením takové mnohostranné úmluvy v rozsahu, ve kterém byla tato ustanovení přijata oběma smluvními stranami.

Článek 22

Řešení sporů

- (1) V případě sporu, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody, se ho v první řadě vynasnaží letecké úřady smluvních stran vyřešit jednáním.
- (2) Nedosáhnou-li letecké úřady dohody, je spor řešen jednáním smluvních stran.
- (3) Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou jej postoupit takové osobě nebo orgánu, na kterém se shodnou, k poradnímu posudku nebo k vydání závazného rozhodnutí podle toho, jak se smluvní strany dohodnou, nebo jej, na

základě žádosti kterékoli smluvní strany, předloží k rozhodnutí rozhodčímu soudu tři rozhodců.

- (4) Tento rozhodčí soud se ustavuje následovně: každá smluvní strana jmenuje jednoho člena a tito dva členové se poté dohodnou a jmenují státního příslušníka třetího státu jako předsedu. Členové jsou jmenováni do šedesáti (60) dnů a předseda do devadesáti (90) dnů ode dne doručení diplomatické nóty, kterou kterákoli smluvní strana informovala druhou smluvní stranu o záměru předložit spor rozhodčímu soudu.
- (5) Nejsou-li lhůty stanovené v odstavci (4) tohoto článku dodrženy, může kterákoli smluvní strana, není-li jakékoli jiné příslušné ujednání, požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví, aby učinil nezbytná jmenování. Je-li prezident státním příslušníkem státu některé ze smluvních stran nebo cokoliv mu jinak brání ve vykonání tohoto úkolu, učiní nezbytná jmenování viceprezident, který jej zastupuje.
- (6) Rozhodčí soud přijímá rozhodnutí většinou hlasů. Jeho rozhodnutí jsou závazná pro smluvní strany. Každá smluvní strana hradí náklady na svého člena stejně tak jako své zastoupení v rozhodčím řízení, náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady nesou smluvní strany rovným dílem. Ve všech ostatních záležitostech rozhodčí soud stanoví svůj vlastní postup.

Článek 23

Registrace

Tato dohoda a jakékoli její následné změny se registrují u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 24

Ukončení platnosti

Kterákoli smluvní strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody v takovém případě skončí dvanáct (12) měsíců po dni doručení oznámení druhé smluvní straně, není-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení vzato zpět se souhlasem druhé smluvní strany. V případě, že chybí potvrzení o doručení druhé smluvní straně, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

Článek 25

Použitelnost dohody

Ohledně Nizozemského království se tato dohoda vztahuje pouze na Curaçao.

Článek 26

Vstup v platnost

Tato dohoda vstoupí v platnost první den třetího měsíce následujícího po dni, kdy se smluvní strany vzájemně písemně informují diplomatickými notami, že ústavní požadavky předepsané v jejich státech pro vstup této dohody v platnost byly splněny.

Na důkaz čehož níže podepsaní, řádně k tomu zmocnění, podepsali tuto dohodu.

Dáno v Praze dne 30. listopadu 2018 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce anglickém.

Za

Českou republiku

Dan Ťok, v. r.

ministr dopravy

Za

**Nizozemské království
ve vztahu ke Curaçau**

Kees Klompenhouwer, v. r.

velvyslanec Nizozemského království v ČR

Příloha

Oddíl I

Linky provozované leteckými podniky určenými Českou republikou:

počáteční místa v České republice	mezilehlá místa	místa určení v Curaçau	místa za
jakákoliv místa	jakákoliv místa	jakákoliv místa	jakákoliv místa

Oddíl II

Linky provozované leteckými podniky určenými Curaçaeem:

počáteční místa v Curaçau	mezilehlá místa	místa určení v České republice	místa za
jakákoliv místa	jakákoliv místa	jakákoliv místa	jakákoliv místa

Poznámky:

1. Linky mohou být provozovány v obou směrech.
2. Určené letecké podniky smluvních stran mohou na jakémkoli nebo všech letech:
 - (a) vynechat přistání v jakémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že dohodnuté služby na těchto linkách začínají v místě na území smluvní strany, která letecký podnik určila,
 - (b) kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla,
 - (c) přeložit přepravu z jakéhokoli svého letadla na jakékoli jiné své letadlo v jakémkoli místě a
 - (d) obsluhovat mezilehlá místa, místa za a místa na území smluvních stran v jakémkoli pořadí.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

between
the Czech Republic
and
the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao

The Czech Republic and the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944; and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of developing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94, so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister responsible for Civil Aviation of Curaçao, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities;

- (c) the term "designated airline" means each airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed services on the specified routes in conformity with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement;
- (d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- (e) the term "capacity" in relation to the agreed services means the available seat capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- (f) the term "tariff" means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding remuneration and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices and charges apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage;
- (g) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto. The Annex forms an integral part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided;
- (h) the term "European Union Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

Article 2

Traffic Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating international air services by the designated airline (hereinafter called "agreed services") over the routes specified in the appropriate section of the Annex to this Agreement (hereinafter called "specified routes").
- (2) Subject to the provisions of this Agreement the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
 - (a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;

- (c) the right to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party, at points specified in the Annex to this Agreement, passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the first Contracting Party; and
 - (d) the right to embark and disembark in the territory of the third countries, at the points specified in the Annex to this Agreement, passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex to this Agreement.
- (3) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (2) (a) and (b) of this Article.
- (4) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and Operating Authorization

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party, an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.
- (2) The aeronautical authorities, which have received the notification of designation, shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- (4) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:
- (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic:

- (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the European Union Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
 - (b) in the case of an airline designated by Curaçao:
 - (i) the airline is established in the territory of Curaçao and has a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of Curaçao; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Curaçao and Curaçao is responsible for issuing its Air Operator's Certificate.
- (5) When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation and Suspension of Operating Authorization

- (1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
- (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic:
 - (i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the European Union Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
 - (b) in the case of an airline designated by Curaçao:
 - (i) the airline is not established in the territory of Curaçao or does not have a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of Curaçao; or

- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Curaçao or Curaçao is not responsible for issuing its Air Operator's Certificate;
 - (c) an airline fails to prove before the aeronautical authorities of that Contracting Party granting those rights an ability to fulfil the conditions under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the provisions of the Convention; or
 - (d) an airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement.
- (2) Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities, such consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request made by any of the aeronautical authorities.

Article 5

Application of Laws, Regulations and Procedures

- (1) While entering, within or leaving the territory of one Contracting Party, the laws, regulations and procedures in force in its territory relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.
- (2) The laws, regulations and procedures in force in the territory of one Contracting Party relating to the admission to, stay in, transit through, or departure from its territory of passengers, crew, baggage and cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.
- (3) In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airlines over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

Article 6

Aviation Security

- (1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
- (2) Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral convention or protocol governing aviation security binding upon both Contracting Parties.
- (3) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- (4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in the territories of the Contracting Parties or, in the case of the Czech Republic, operators of aircraft who are established in its territory under the European Union Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territories act in conformity with such aviation security provisions.
- (5) Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the laws and regulations in force in that Contracting Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law.
- (6) Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

- (7) Each Contracting Party shall give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
- (8) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- (9) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days from the date of the receipt of such request shall constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of this period.

Article 7

Aviation Safety

- (1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licences are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.
- (2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.
- (3) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of the delivery of that request.
- (4) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting

Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

- (5) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under the lease agreement, on behalf of an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
- (6) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at the time pursuant to the Convention; or
 - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,
- the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
- (7) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or, on behalf of an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (6) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- (8) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- (9) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (4) or (8) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- (10) Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or

maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 8

Customs Provisions, Duties and Taxes

(1) Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.

(2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) retained on board the aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; or
- (c) taken on board the aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services,

whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in situations

where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party, provided such other airline similarly enjoys such exemptions from such Contracting Party. Such loan and transfer shall be announced by airlines to the respective customs authorities.

- (5) Nothing in this Agreement shall prevent the Czech Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of Curaçao that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 9

Use of Airports and Aviation Facilities

- (1) The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports, air navigation and other facilities shall not be higher than those that would be paid by any other aircraft of the same class engaged in similar international air services.
- (2) In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.
- (3) Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such airlines to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such airlines to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 10

Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 6 of this Agreement and prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, as well as prevention of illegal entry, to no more

than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 11

Sale of Services and Transfer of Funds

- (1) Upon filing with the aeronautical authorities of the first Contracting Party and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations in force in the territory of this first Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall have the right to sell freely its air services in the territory of the first Contracting Party either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such services in the local currency or in any freely convertible currency normally purchased by banks in that territory.
- (2) The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be performed without restrictions at the foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
- (3) In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

Article 12

Tariffs

- (1) The tariffs for the agreed services shall be established by the designated airlines of both Contracting Parties at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit and other commercial considerations in the market place.
- (2) The tariffs established under paragraph (1) of this Article shall not be required to be filed by the designated airline of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other

Contracting Party. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

- (a) prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - (b) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) protect airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support, or where evidence exists as to an intent to eliminate competition.
- (3) The designated airline of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format prescribed by such authorities.

Article 13

Capacity

- (1) Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air services covered by this Agreement.
- (2) Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.
- (3) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers under this Agreement based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
- (4) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 14

Code-sharing

- (1) In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangements with:
 - (a) an airline or airlines of either Contracting Party;
 - (b) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via the territory of such third Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned have the right not to accept such arrangements.
- (2) The above-mentioned provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
 - (a) hold the underlying traffic rights and meet the provisions of this Agreement;
 - (b) meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties; and
 - (c) provide the consumers with the proper information concerning such code-sharing and blocked-space arrangements.
- (3) The airlines are required to file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before its proposed introduction. Such code-sharing and blocked-space arrangements are subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 15

Timetables

- (1) An airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The same procedure shall apply to any modification thereof.
- (2) If the designated airline wishes to operate supplementary flights besides those covered in the timetables, it shall request permission from the aeronautical authorities of the other

Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working days before operating such flights.

Article 16

Intermodal Services

The designated airline of each Contracting Party shall have the right to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any surface transport to or from any point in the territories of the Contracting Parties or third countries. The designated airline may elect to perform its own surface transport or to provide it through arrangements, including code-sharing, with other surface carriers, subject to the laws and regulations in force in the territory of the Contracting Party concerned. The intermodal services may be offered as a through service and at a single through price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the facts concerning such transport.

Article 17

Airline Representation

- (1) The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, and on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, technical and other specialist staff reasonably required for the operation of the agreed services.
- (2) The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.
- (3) Subject to the laws and regulations in force in the respective territories, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party an office or offices for the promotion of air transport and sale of the air services.

Article 18

Ground Handling

Subject to the laws and regulations in force in the territory of the respective Contracting Parties including, in the case of the Czech Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (self-handling) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 19

Provision of Information

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic statements of statistics or other similar information related to traffic carried by the designated airline on the routes specified in the Annex to this Agreement as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services.

Article 20

Consultations

- (1) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close co-operation in all matters affecting the implementation of this Agreement.
- (2) Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 21

Amendments

- (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon by the Contracting Parties and shall be confirmed in writing through diplomatic channels. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of Article 26 of this Agreement.
- (2) In the event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform to the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

Article 22

Settlement of Disputes

- (1) In case of a dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by negotiation.
- (2) If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.
- (3) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiations, the dispute may be referred by them to such person or body as they may agree on, for an advisory opinion or a binding decision as the Contracting Parties may agree, or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.
- (4) Such arbitral tribunal shall be constituted as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon and appoint a national of a third State as their chairman. Such members shall be appointed within sixty (60) days, and such chairman within ninety (90) days from the date of receipt of a diplomatic note by which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to an arbitral tribunal.
- (5) If the periods specified in paragraph (4) of this Article have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise

prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

- (6) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding upon the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 23

Registration

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 24

Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice to the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn with a consent of the other Contracting Party before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt to the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been delivered fourteen (14) days after the receipt of the notice to the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Applicability of the Agreement

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to Curaçao only.

Article 26

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the third month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing by diplomatic notes that constitutional requirements in their respective countries for the entry into force of this Agreement have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Prague this 30th day of November 2018, in two originals in the English language.

For the Czech Republic



**For the Kingdom of the Netherlands,
in respect of Curaçao**



Annex

Section I

Routes to be operated by the airlines designated by the Czech Republic:

Points in the Czech Republic	Intermediate Points	Points in Curaçao	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

Section II

Routes to be operated by the airlines designated by Curaçao:

Points in Curaçao	Intermediate Points	Points in the Czech Republic	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The routes may be operated in either direction.
2. The designated airlines of the Contracting Parties may on any or all flights:
 - (a) omit calling at any of the above-mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at the point in the territory of the Contracting Party designating the airline;
 - (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - (c) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point; and
 - (d) serve the intermediate points, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties in any order.