

6. 10. 2023

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Jak právně správně na vyhlídkové lety aneb právní úprava seznamovacích letů

Nejhezčí pohled na svět je prý ze hřbetu koně. To jsem ještě nezkoušel, za mě je nejhezčí pohled na svět z malého letadla nebo - v mém případě - z kokpitu helikoptéry. Vyhlídkové lety helikoptérou jsou častým a vděčným zpestřením různých sportovních či kulturních podniků organizovaných různými spolky.

Pro letecké společnosti jsou vyhlídkové lety zajímavou možností, jak o sobě dát veřejnosti vědět. Pojdme si rozebrat, jaké jsou legislativní požadavky pro provedení „vyhlídkových letů“ tak, aby se společnost, která je provozuje, nedostala do střetu s právními předpisy, které jsou na poli letectví obzvláště striktní.

Pojem „vyhlídkový let“ národní ani evropská legislativa nezná. Nicméně fenomén vyhlídkových letů upraven je, a to jako „seznamovací let“. Seznamovacím letem je jakýkoli krátký let provozovaný za úplatu či jinou protihodnotu provozovaný organizací pro výcvik uvedenou v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání s cílem získat nové členy či zájemce o výcvik.[\[1\]\[2\]](#)

Podstatou seznamovacích letů je, že mohou být provedeny i subjektem, který není držitelem licence na obchodní leteckou dopravu, jejímž základním smyslem je provádět lety pro třetí osoby za úplatu. Získání této licence je poměrně náročné, o čemž svědčí fakt, že například v oblasti vrtulníkového létání tuto licenci mají pouze čtyři subjekty, které tak lze považovat za špičku ve svém oboru v České republice. Rovněž tak provoz v režimu obchodní letecké dopravy je stížen řadou dodatečných omezení a povinností.

Článek 6 odst. 4a) písm. c) NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (nařízení o AOC) normuje, že bez splnění požadavků čl. 5 odst. 1 a 6 (tedy nikoliv podle pravidel pro obchodní leteckou dopravu) lze v souladu s přílohou VII s jinými než složitými motorovými letouny a vrtulníky provádět seznamovací lety, prováděné buď organizací pro výcvik, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a jež je uvedena v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání, za podmínky, že organizace letadlo provozuje na základě vlastnictví nebo nájmu/pronájmu bez posádky (tzv. „dry lease“), že let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.

Podle ustanovení ARO.OPS.300 přílohy II zmíněného nařízení může národní úřad (v našem případě Úřad civilního letectví dále jen „Úřad“) stanovit dodatečné podmínky pro seznamovací lety uskutečňované na území členského státu. Tyto podmínky musí být přiměřené a zaručovat bezpečný provoz. Úřad tyto podmínky konkretizoval v předpise CAA-SL-102-6-16 „Podmínky pro provádění seznamovacích letů podle čl. 6, odst. 4a, písm. c) nařízení (EU) č. 965/2012, čl. 3, odst. 2, písm. c) nařízení (EU) 2018/1976 a čl. 3, odst. 2, písm. c) nařízení (EU) 2018/395“.

Jaký let je vyhlídkový, resp. seznamovací?

V první řadě se musí jednat o krátký let. Předpisy nikde neobsahují, jaká je maximální délka letu, aby jej bylo lze označit jako krátký. Rozumný se v této souvislosti jeví požadavek předpisu, CAA-SL-102-6-16, že se musí jednat o let, který začíná a končí na téže letišti nebo téže provozním místě.^[3] Tento požadavek se jeví vcelku logický, protože účelem seznamovacího letu by nemělo být zajistit přepravu cestujícího z místa A do místa B, ale umožnit mu okusit krásu létání letounem nebo vrtulníkem. Dle sdělení Úřadu pro civilní letectví tento nedefinuje, jaká maximální délka letu splní definici „krátkého letu“, na rozdíl o některých jiných členských státech EASA.^[4] Je tak na subjektu, který let provádí, jak dlouho bude vyhlídkový let trvat, tedy je možné nabízet a prodávat lety různých délek.

Které subjekty mohou vyhlídkové lety provádět?

Dále je na místě se zabývat subjekty, které jsou oprávněny seznamovací let provést. Předpis CAA-SL-102-6-16 v návaznosti na Článek 6 odst. 4a) písm. c) NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012 stanoví, že:

„Seznamovací lety uvedené v odst. 1.1 smí provádět pouze:

- organizace pro výcvik schválena podle nařízení (EU) č. 1178/2011 (dále jen ATO), nebo

- ohlášené organizace pro výcvik dle nařízení (EU) č. 1178/2011 (DTO), nebo

- organizace vytvořená za účelem propagace sportovního či rekreačního létání

za podmínky, že hlavní místo obchodní činnosti organizace se nachází v některém členském státě a organizace letadlo provozují na základě vlastnictví nebo nájmu/pronájmu bez posádky, že let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.“

A zde dle názoru autora dochází k nepřesné transkripci čl. 6 odst. 4a) písm. c) shora zmíněného nařízení, které stanoví, že:

„seznamovací lety, ... prováděné buď organizací pro výcvik, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a jež je uvedena v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání, za podmínky, že organizace letadlo provozuje na základě vlastnictví nebo nájmu/pronájmu bez posádky, že let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.“

Tedy v první řadě evropský předpis spojení „jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě“ se dle názoru autora vztahuje jen na ATO a DTO, nikoliv na organizaci vytvořenou za účelem propagace sportovního letectví. To ale asi není hlavní problém daného ustanovení.

Za hlavní interpretační problém daného ustanovení považuji tu část, která stanoví, že: „let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.“

Vztahuje se právě uvedené jen na organizace, založené za účelem propagace sportovního či

rekreačního létání, nebo se vztahuje i na letecké školy (ATO, DTO), jak uvádí předpis Úřadu? Kloním se k závěru, že výklad je takový, že tato část ustanovení se vztahuje **toliko na organizace založené pro propagaci sportovního či rekreačního létání**. Letecké školy jsou v drtivé většině případů podnikatelské subjekty. Jako takové jsou založeny za účelem tvorby zisku. Pokud zisk vytvoří, je na společnicích takového subjektu, zda bude zisk vyplacen či zadržen ve společnosti. Letecké předpisy nejsou nadány k tomu, aby podnikatelským subjektům znemožňovaly výplatu zisku. Navíc není možné valnou hromadou obchodní korporace rozhodnout tak, že část zisku, vztažená k jiným činnostem než jsou seznamovací lety, vyplacena bude, zatímco zisk vztahující se k seznamovacím letům vyplacen nebude, neboť účetní předpisy neumožňují vykazovat zisk ke schválení analyticky podle jednotlivých činností, resp. neumožňují valné hromadě rozhodnout tak, že zisk z činnosti „A“ vyplacen bude, zatímco zisk z činnosti „B“ vyplacen nebude; lze rozhodnout pouze o výplatě části zisku jako celku.

Dále pak mám pochybnost o správné interpretaci Úřadu stran toho, jaké subjekty a v jakém rozsahu mohou provádět seznamovací lety částí ustanovení předpisu *„lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.“*

Zamyslíme-li se nad podstatou uspořádání korporace, která provozuje leteckou školu, typicky společnosti s ručením omezeným, je zřejmé, že členy této korporace jsou toliko její společníci či jen jeden společník. Všechny ostatní osoby stojí vně korporálního uspořádání dané společnosti, je tedy dle mého názoru nesmyslné u těchto subjektů uvažovat o členech jakožto uživatelích služeb (létání) dané korporace a lze mít za to, že limitně všechny osoby budou pouze zákazníci dané letecké školy, nikoliv jejími členy.

Oproti tomu u organizace založené primárně za účelem propagace sportovního či rekreačního létání, typicky aeroklubu, je členský základ takové organizace esenciální. Participace na činnosti takového subjektu je tak založena na principu (otevřeného) členství. Proto dle mého názoru pouze zde je na místě hovořit o tom, že poskytování služeb mimo členskou základnu má být jen okrajové, zatímco u komerční letecké školy toto smysl nedává.

Ostatně tento závěr plyne i z Rozhodnutí výkonného ředitele Agentury č. 2014/019/R ze dne 24. dubna 2014, kterým se přijímá výkladový materiál k nařízení (EU) č. 965/2012, podle kterého *„Organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání“ se myslí nezisková organizace, zřízená na základě platného vnitrostátního zákona čistě za účelem sdružování osob sdílejících stejné zájmy v rámci všeobecného letectví, které létají pro zábavu nebo provádí seskoky padákem. Organizace by měla mít k dispozici letadla.“*

Uzavírám tak, že dle mého názoru podmínka, že *„let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.“*, se vztahuje jen na aerokluby, obráceně řečeno, v případě, že seznamovací let je prováděn ATO nebo DTO, let může být proveden se ziskem a zisk může být vyplácen společníkům ATO či DTO.

Ať již je právě uvedený závěr správný či nikoliv, je na místě se dále zabývat tím, co se rozumí „okrajovou činností“. Předpis CAA-SL-102-6-16 stanoví, že okrajová činnost by měla být chápána jako činnost, která představuje velmi malou část z celkové činnosti organizace, měla by sloužit zejména pro propagaci samotné organizace a/nebo oslovení nových žáků nebo členů.

Poslední novelizací směrnice Úřadu (CAA-SL-102-6-16) bylo zařazeno ustanovení bodu 3.1.3, podle kterého organizace provádějící seznamovací lety zavedou systém záznamů seznamovacích letů, aby mohly na požádání Úřadu prokázat, že splňují podmínku okrajové činnosti. Dále musí být schopny prokázat, že zisk z těchto letů není vyplácen mimo organizaci. Organizace jsou povinny předat

informaci o počtu nalétaných hodin v rámci seznamovacích letů vyplněním příslušného formuláře uveřejněného na webových stránkách Úřadu za uplynulý kalendářní rok vždy do 31. ledna roku následujícího. Úřad bude zaznamenané údaje kontrolovat v rámci průběžného dozoru.

Bližší konkretizace „okrajové činnosti“ ze strany Úřadu neexistuje, Úřad dle jeho sdělení dosud nebyl nucen přistoupit ke kvantifikaci okrajovosti činnosti například procentem z nalétaných hodin.

Kolik osob se smí vyhlídkového letu účastnit?

Setkal jsem se s dotazem, zda existuje limit na počet osob na palubě letadla, které vyhlídkový let uskutečňuje. Otázka vychází z úvahy, že pokud je účelem seznamovacího letu získat nové zájemce o létání, je takovým způsobilým zájemcem pouze (dospělá) osoba, která si v průběhu letu pod dozorem pilota vyzkouší ovládání letadla, pak logicky může být taková osoba na palubě právě jen jedna. České předpisy žádné takové omezení neobsahují a omezení počtu osob je tak dáno stupněm kvalifikace pilota, který let provádí (k tomu viz dále). Nicméně najdou se i jurisdikce, které toto omezení obsahují, například již zmíněné Maďarsko, kde je stanoveno, že na palubě letadla provádějícího seznamovací let mohou být jen dvě osoby, tedy pilot ve funkci velitele letadla (PIC) + jeden cestující.

Kdo je způsobilý pilotovat seznamovací lety?

Nabízela by se odpověď, že toliko „profesionální pilot“, tedy pilot s minimální kvalifikací obchodního pilota letounů/ vrtulníků - CPL (A/H). Nicméně tak tomu není, předmětný předpis Úřadu stanoví, že seznamovací lety lze provádět i s nižšími stupni kvalifikace, tedy typicky PPL (A/H), za předpokladu, že má pilot splněny limity počtu nalétaných hodin. V případě vyhlídkových letů uskutečňovaných letouny / vrtulníky je vyžadován minimální nálet 200 hodin a z toho minimálně 100 ve funkci PIC. Ponechávám na úvaze čtenáře, zda je to hodně nebo málo. Mně osobně přijde vhodnější úprava, kterou nalezneme v již zmíněném Maďarsku, podle které musí být pilot provádějící seznamovací lety držitelem alespoň licence leteckého instruktora (FI). Jakkoliv mi osobně vždycky přišlo, že pro získání této kvalifikace není zapotřebí až tak velký nálet hodin, je výhodou, že osoba, který získala licenci FI, prošla po absolutoriu úvodního PPL výcviku dalším stupněm výcviku a přezkoušením.

Pokud bude provádět seznamovací let osoba, která je držitelem pouze licence PPL, nesmí být opomenut rozsah práv, která tato licence dává, když dle FCL.205.A PPL(A) resp. FCL.205.H PPL(H) mohou tyto osoby působit jako velitel letadla toliko bezúplatně (s výjimkou držitelů práv leteckého instruktora nebo leteckého examinátora (FI či FE), kdy lze honorovat instruktorskou či examinátorskou činnost). Toto je nutno mít na zřeteli, pokud organizace, která vyhlídkové lety provádí, zamýšlí pilota s licenci PPL za jejich provedení honorovat.

Některé další podmínky pro provádění seznamovacích letů

K některým dalším podmínkám již jen telegraficky, dohledat je lze ve zmíněném předpisu CAA-SL-102-6-16. Seznamovací lety prováděné letouny a kluzáky musí být prováděny pouze ze schválených letišť; seznamovací lety vrtulníkem mohou být prováděny i mimo tato letiště, avšak nesmí být prováděny nad nehostinným prostředím.[\[5\]](#)

Při všech letech musí být udržováno stálé obousměrné spojení se stanovištěm služby AFIS, ŘLP nebo RADIO a v případě ztráty spojení musí být let neprodleně ukončen návratem na místo vzletu. Pokud jsou lety prováděny z provozních míst, která jsou uvnitř ATZ, CTR, TMA, musí být zajištěna koordinace se stanovištěm služby AFIS, ŘLP nebo RADIO; oproti dřívějšímu požadavku však již není nutné uveřejňovat navigační výstrahu formou NOTAM.

Seznamovací lety musí být s ohledem na bezpečnost cestujících provedeny bez prudkých manévrů,

nesmí být prováděny zatáčky s náklonem větším než 30 stupňů a akrobatické obraty.

Osoba odpovědná za provádění seznamovacích letů je povinna zajistit dostatečný počet osob starších 18 let, které jsou nápomocny při organizaci těchto letů a zajišťují pohyb cestujících k a od letadla (doporučována jedna osoba doprovodu na každou stranu letadla / vrtulníku, ze které do něj lze nastoupit, ideálně pak – zejména u vrtulníků – jedna osoba na každé cestujícím obsazované sedadlo).

Otevření kabiny letadla, nastupování a vystupování cestujících bude možné pouze po úplném zastavení motoru letounu (u vícemotorových letounů alespoň jednoho motoru) nebo v případě vrtulníků po úplném zastavení rotoru, *ledaže letová příručka vrtulníku nestanovuje jinak*. Pokud příručka mlčí, nutno počkat do úplného zastavení rotoru. [6] Tuto skutečnost doporučuji dobře prověřit, jelikož spouštění a zastavování vrtulníku je spojeno s drahými provozními minutami.

O osobách, které se účastnily seznamovacího letu, musí být vedena příslušná evidence v papírové nebo elektronické podobě a organizace ji uchovává alespoň 3 měsíce po provedení vyhlídkového letu.

Kontrola dodržování podmínek ze strany Úřadu

Jak již bylo uvedeno výše, podléhají nově seznamovací lety hlášení počtu odlétaných hodin prostřednictvím webových stránek Úřadu, jakožto podklad pro posouzení splnění podmínky „okrajovosti“. Dle sdělení Úřadu z jeho průběžné kontrolní činnosti plyne, že kontrolované osoby mají největší problém s vedením záznamů o seznamovacích letech v rámci palubních deníků letadel a zápisníků letů pilotů; nebylo však dosud takovými kontrolami identifikováno žádné závažné porušení právních předpisů.

Na závěr

Tímto článkem jsem se pokusil ozřejmit hlavní požadavky na provádění seznamovacích letů. Ve své praxi advokáta i hobby pilota jsem se setkal u některých leteckých společností s řadou mýtů či nejasností, které jím někdy zbytečně bránily v provádění těchto letů, v jiných případech zase vyvolávaly možnost střetu s právními předpisy upravujícími podmínky provádění těchto letů. Doufám, že přispějí k vyšší právní osvětě v této otázce a dalšímu rozvoji těchto letů, které osobně považuji za velice přínosné.

Přeji samá šťastná přistání!



JUDr. Ing. Jan Vych,
advokát



Advokátní kancelář Vych & Partners, s.r.o.

Lazarská 11/6
120 00 Praha 2

Tel.: +420 222 517 466

Fax: +420 222 517 478

e-mail: office@ak-vych.cz

Pozn. za inspiraci a připomínky k textu děkuji Petře Štych (NISA Air), Petru Dolejškovi (Harris Hawk) a Davidu Švábkovi (HELITOM)

[1] Článek 2 bod 9) NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

[2] Seznamovacím letem v tomto článku nerozumíme „introductory flight“, který je jako první úloha součástí výukové osnovy zájemců o průkaz způsobilosti pilota

[3] Bod 1.3. písm. a) předpisu CAA-SL-102-4-16

[4] Například maďarský regulátor stanoví, že se musí jednat o maximálně 30 minutový let s radiusem max 10 námořních mil od místa vzletu.

[5] Nehostinné prostředí je nařízením (EU) č. 965/2012 definováno jako oblast, ve které:

- i) nemůže být provedeno bezpečné vynucené přistání, protože povrch je nevhodný, nebo
- ii) osoby na palubě vrtulníku nemohou být odpovídajícím způsobem chráněny před živly, nebo
- iii) odezva/schopnost pátrání a záchrany není zajištěna v souladu s předpokládaným vystavením (vlivu prostředí), nebo
- iv) ohrožení osob nebo majetku na zemi je nepřijatelné;

b) v každém případě tyto oblasti:

i) při provozu nad vodními plochami oblasti volného moře položené severně od 45. stupně severní šířky a jižně od 45. stupně jižní šířky, ledaže je některá část označena za nehostinnou úřadem státu, nad jehož teritoriálními vodami se provoz odehrává, a

ii) části hustě osídlené oblasti bez odpovídajících ploch pro bezpečné vynucené přistání.

[6] Například letová příručka vrtulníku Robinson R44, který je pro vyhlídkové lety používán ponejvíce dle mého povědomí výslovné ustanovení o možnosti nástupu cestujících s točícím se rotorem neobsahuje. Stanoví však, že pakliže je vedle levé přední sedačky instalován kolektiv, smí při běžícím motoru cestující nastupovat, pouze pokud je přípust plynů stažená. Z toho lze dovodit, že tento vrtulník nastupování cestujících při točícím se motoru umožňuje. V případě vrtulníku Guimbal Cabri je možné nastupování a vystupování cestujících při točícím se rotoru možné, pouze pokud je vítr nižší než 20 kts včetně nárazů.

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Právo na přístup ke kamerovým záznamům: střet GDPR, informačního zákona a praxe veřejných institucí](#)
- [Postoupení pohledávky na výživné jako novinka právní úpravy účinné od 1. 1. 2026](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [Mimořádné vydržení a vývoj judikatury Nejvyššího soudu](#)
- [Preventivně-sankční funkce náhrady nemajetkové újmy za porušení osobnostních práv pohledem Ústavního soudu](#)
- [Odštěpný závod zahraniční společnosti optikou NIS2: Jak správně určit velikost podniku?](#)
- [Zápis ochranné známky bez komplikací. Klíčem k úspěchu je kvalitní předběžná rešerše](#)
- [Zneužití práva na přístup podle GDPR](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 31. - létající pořizovatel ve světle nového stavebního zákona](#)
- [Právní povaha sítě elektronických komunikací – režim náhrady škody](#)
- [Náhrada ušlého nájemného při předčasném ukončení nájemní smlouvy na nebytové prostory](#)