

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

# Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky (EU): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí

Zahájení pravidelné mezinárodní letecké linky dopravcem ze třetí země (non-EU carrier) do České republiky je právně poměrně komplexní proces. Nejde pouze o otázku provozu, obchodní strategie nebo marketingu nové linky, ale o vícevrstvý regulatorní projekt, který kombinuje několik právních režimů.

Typicky se jedná o kombinaci:

- **mezinárodního práva** (zejména Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví),
- **bilaterálních dohod o leteckých službách (Air Service Agreements - ASA)**,
- **práva Evropské unie** (zejména [nařízení \(ES\) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb](#)),
- **národního práva České republiky** (zejména zákona č. [49/1997 Sb.](#), o civilním letectví, dále jen „**zákon o civilním letectví**“),
- a správních postupů **Úřadu pro civilní letectví (ÚCL)**, **Ministerstva dopravy** a dalších relevantních institucí.

Níže uvádíme systematický přehled hlavních právních titulů, povolení a smluvních vztahů, které musí být při spuštění pravidelné mezinárodní linky typicky řešeny.

## 1. Mezinárodní právní titul - právo provozovat pravidelnou linku

Základní právní princip vychází z **článku 6 Chicagské úmluvy**, podle kterého:

*„Žádná pravidelná mezinárodní letecká dopravní služba nesmí být provozována nad územím smluvního státu nebo na něm, leč se zvláštním svolením nebo jiným zmocněním tohoto státu, a v souhlase s podmínkami takového svolení nebo zmocnění.“*

V praxi to znamená, že pravidelná mezinárodní letecká linka může být provozována pouze tehdy, pokud existuje příslušný právní titul v podobě **bilaterální dohody o leteckých službách (Air Service Agreement)** mezi státem dopravce a státem destinace, případně mezi státem dopravce a Evropskou unií.

Tyto dohody obvykle upravují zejména:

- určení dopravců (designation),
- rozsah dopravních práv (tzv. **freedoms of the air**),
- kapacitní omezení,
- určení destinací a mezilehlých bodů.

Pro samotného dopravce to typicky znamená dva základní kroky:

1. **designation dopravce jeho domovským státem** podle příslušné dohody,
2. **akceptaci tohoto designation státem destinace** (v případě EU často prostřednictvím příslušných evropských mechanismů).

Bez tohoto kroku není možné pravidelnou linku právně provozovat.

## 2. Provozní oprávnění dopravce třetí země - TCO (EASA)

Doprovce ze třetí země musí získat tzv. **TCO Authorisation (Third Country Operator Authorisation)** vydávané **Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA)**.

Toto oprávnění je upraveno zejména **nařízením Komise (EU) č. 452/2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.**

TCO autorizace **potvrzuje** zejména:

- že dopravce podléhá adekvátnímu bezpečnostnímu dohledu ve státě registrace a splňuje příslušné bezpečnostní standardy,
- že splňuje standardy ICAO,
- že jeho provoz odpovídá bezpečnostním požadavkům EU.

**Bez TCO autorizace není dopravce oprávněn provozovat komerční lety na území Evropské unie.**

### Proces získání TCO Authorisation

Autorizace je poměrně detailní a zahrnuje zejména:

- předložení dokumentace k **AOC (Air Operator Certificate)**,
- prokázání systému **safety managementu (SMS)**,
- doložení postupů údržby a provozu letadel,
- audit bezpečnostního dohledu domovského státu dopravce.

EASA při posuzování vychází zejména ze standardů **ICAO Annex 6** a z výsledků mezinárodních bezpečnostních auditů. Proces může trvat několik měsíců a často představuje jeden z časově kritických kroků při plánování nové linky do EU.

## 3. Národní provozní povolení dopravce třetí země

Vedle evropského oprávnění musí dopravce získat také **národní provozní povolení** ve státě, do kterého chce létat.

Povolení provozovat pravidelnou obchodní leteckou dopravu dopravcem ze třetí země do České republiky, z České republiky, na území České republiky nebo přes území České republiky **vydává Ministerstvo dopravy**, a to v souladu s ust. § 71 zákona o civilním letectví.

Součástí žádosti bývají například:

- AOC dopravce (Air Operator Certificate),

- TCO autorizace,
- doklad o pojištění,
- bezpečnostní program dopravce,
- plánované parametry linky a další.

## 4. Letová práva (Traffic Rights)

Pro konkrétní linku musí mít dopravce odpovídající **dopravní práva (traffic rights)**. Letová (dopravní) práva nejsou udělována jedním orgánem, ale vznikají na základě mezinárodní dohody mezi státy (nebo EU), jsou konkretizována určením dopravce příslušným státem (designation) a jejich výkon podléhá provoznímu povolení státu, na jehož území mají být vykonávána.

Typicky se jedná o:

- **3. svobodu vzduchu** - přeprava z domovského státu dopravce do jiného státu,
- **4. svobodu vzduchu** - přeprava z cizího státu zpět do domovského státu.

V některých případech může být relevantní také:

- **5. svoboda vzduchu**, tedy právo pokračovat z mezilehlého bodu do další země.

Tato práva vycházejí z příslušné **bilaterální dohody o leteckých službách**.

## 5. Sloty na koordinovaném letišti

Pokud dopravce plánuje provoz na koordinovaném letišti (například [Letiště Václava Havla Praha](#)), musí získat také tzv. **sloty**.

Sloty přiděluje koordinátor slotů. V České republice tuto roli vykonává [Airport Coordination Czech Republic \(ACL Czech\)](#).

Sloty určují konkrétní čas příletu a odletu a jsou klíčovým prvkem plánování letového řádu.

## 6. Smlouvy s letištem a poskytovateli služeb

Vedle regulatorních povolení musí dopravce uzavřít řadu **komerčních smluv**, které umožňují samotný provoz linky.

Typicky jde například o:

- **Airport Use Agreement** (smlouva s letištem),
- **Ground Handling Agreement**,
- smlouvy s poskytovateli paliva,
- smlouvy o cateringových službách a další.

Tyto smlouvy upravují praktické fungování leteckého provozu na letišti.

## 7. Pojištění odpovědnosti

Podle [nařízení \(ES\) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel](#) musí mít letecký dopravce sjednáno odpovídající pojištění odpovědnosti.

Pojištění se vztahuje zejména na:

- odpovědnost za škodu vůči cestujícím,
- odpovědnost za škodu vůči třetím osobám na zemi,
- odpovědnost za zavazadla a náklad.

Doklad o pojištění je standardní **součástí žádostí o provozní povolení**.

## 8. Bezpečnostní program (aviation security)

Dopravce musí splnit také požadavky vyplývající z [nařízení \(ES\) č. 300/2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy](#).

V praxi je obvykle nutné předložit:

- bezpečnostní program dopravce,
- jeho schválení příslušným orgánem.

Tyto požadavky jsou součástí širšího systému ochrany civilního letectví.

## 9. Celní, imigrační a hraniční režim

Pravidelná mezinárodní linka z třetí země musí být provozována do **letišť, které umožňuje celní a hraniční kontrolu**. Toto neplatí v případě, pokud je přílet/odlet z/do států EU nebo Schengenského prostoru.

Podle **článku 10 Chicagské úmluvy** musí letadla při vstupu na území státu přistát na určeném celním letišti.

V praxi to znamená koordinaci s:

- celní správou,
- policií zajišťující hraniční kontrolu,
- letištní infrastrukturou.

## 10. Ochrana práv cestujících (EU261)

Při provozování linek do Evropské unie musí dopravce splnit také požadavky vyplývající z [nařízení \(ES\) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů](#).

Toto nařízení upravuje zejména:

- nároky cestujících při **zpoždění, zrušení letu nebo odepření nástupu na palubu**,
- povinnost poskytovat cestujícím **péči (strava, ubytování)**,
- nárok na **paušální finanční kompenzaci**.

Pro dopravce vstupující na evropský trh je proto důležité **nastavit interní procesy** pro řešení těchto nároků a často také **spolupracovat s lokálním právním poradcem** při řešení sporů nebo hromadných nároků cestujících.

## 11. Publikace linky a provozní koordinace

Po získání všech regulačních povolení je nutné zajistit také provozní integraci linky.

To obvykle zahrnuje například:

- publikaci letů v **globálních rezervačních systémech (GDS)**,
- koordinaci s poskytovateli letových navigačních služeb (ANSP),
- případné změny v **AIP** nebo vydání **NOTAM**.

## 12. Další smluvní konstrukce v praxi

V praxi mohou být součástí struktury nové linky také další smluvní vztahy, například:

- **Code-share agreement** – sdílení linky s jiným dopravcem,
- **Interline agreement** – přeprava cestujících mezi dopravci,
- **wet lease / dry lease** – pronájem letadla.

Tyto vztahy mohou vyžadovat další regulační schválení.

## Jak může pomoci právní poradce při spuštění letecké linky

V praxi je spuštění nové mezinárodní linky často koordinovaným projektem zahrnujícím právní, regulační i obchodní kroky v několika jurisdikcích.

**Právní poradce může dopravci pomoci zejména s:**

- analýzou **regulačních požadavků EU a národního práva**,
- koordinací povolení u **EASA a Úřadu pro civilní letectví**,
- strukturací smluvních vztahů s letištěm a poskytovateli služeb,
- nastavením právního rámce pro **ticketing, code-share nebo leasing letadel**,
- řešením sporů s cestujícími podle **EU261**.

Zejména u dopravců ze třetích zemí může správné právní nastavení projektu významně zkrátit dobu potřebnou pro spuštění nové linky.

## Shrnutí

Pro zahájení pravidelné mezinárodní letecké linky do České republiky musí dopravce ze třetí země typicky zajistit zejména:

- dopravní práva podle bilaterální dohody o leteckých službách,
- designation dopravce domovským státem,
- **TCO autorizaci EASA**,
- národní provozní povolení od **Úřadu pro civilní letectví**,
- platné **AOC**,
- pojištění podle nařízení 785/2004,
- bezpečnostní schválení podle předpisů EU,
- sloty na letišti,
- smlouvy s letištěm a poskytovateli služeb,
- zajištění celních a hraničních postupů.

Správné právní nastavení těchto kroků je klíčové pro to, aby spuštění nové linky proběhlo hladce a bez regulatorních komplikací. Z toho důvodu doporučujeme oslovit advokáta, který poskytuje právní poradenství týkající se [leteckého práva](#), a to zejména leteckým dopravcům, provozovatelům letadel a dalším subjektům v oblasti civilního letectví, a to v otázkách regulatorních povolení, strukturování vstupu na evropský trh a smluvních vztahů souvisejících s leteckým provozem.



**JUDr. Ing. Jan Vych,**  
advokát a partner



**Mgr. Lucie Špičková,**  
advokátka



[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](mailto:office@ak-vych.cz)

© EPRAVO.CZ - Sbírka zákonů, judikatura, právo | [www.epravo.cz](http://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