

Rubrika: Ekonomija i privreda
Srbija: Srbija
Institucija: Ekonomija
Ekonomska: JAT - Jugoslovenski aerotransport

ATINSKA LANČANA REAKCIJA

Danas, 04.07.2007; Strana: 11

Turističke agencije nisu zadovoljne odnosom Jata prema putnicima u kriznim situacijama

Beograd - Incident sa kvarom na avionu Jat ervejza koji je doveo do toga da povratnici sa letovanja u Hurgadi čekaju na aerodromu u Atini 18 sati i uz to ostanu bez, kako kažu, adekvatne pomoći, po svemu sudeći dodatno je produbio ljutnju vlasnika turističkih agencija prema nacionalnom avioprevozniku. Oni nisu zadovoljni odnosom Jata prema ugovornim obavezama u sličnim situacijama i spremni su da, ukoliko se nešto ne popravi, apeluju i na Vladu Srbije da reaguje.

Vlasnik turističke agencije Odeon trevel Obren Rović kaže za Danas da deo problema leži u izostanku pravih informacija od strane Jata.

- Postoje određene obaveze koje Jat treba da poštuje kada dođe do „ispadanja“ u letenju. Agencija kao organizator puta ne želi da izbegne svoje obaveze, ali postoje obaveze i onoga ko je u tom trenutku pružalac usluge. Međutim, dešava se da ne možemo da dobijemo prave informacije na vreme i da obavestimo putnike o eventualnim pomeranjima letova. Iza slučaja Atine došlo je do lančane reakcije, koja je pogodila Odeon i još nekoliko agencija, pa su kašnjenja sa subote na nedelju bila i do 12 sati. Jat nije mogao da nađe drugi avion i naš let za Antaliju koji je trebalo da krene u šest uveče, najpre je pomeren za devet, a odleteo je tek u tri i 15 ujutru. Uspeli smo samo da obavestimo putnike da dođu u devet. Morali smo i da im obezbedimo osveženje i obroke dok su čekali, a to je trebalo Jat da uradi - ističe Rović.

On smatra da su agencije odgovorne prema putnicima jer su za prevoznika izabrale Jat, ali ocenjuje da je jedna od loših stvari to što su bile primorane da zaključuju ugovore sa Jatom jer nemaju drugog izbora. Rović kaže da nijedna aviokompanija osim Jata nema kapacitet veći od jednog aviona, a agencijama trebaju avioni od 125 do 144 sedišta. On ističe da su agencije svesne da se Jat trudi da ispoštuje zakazane letove, ali s obzirom da nisu mogli da utiču na cenu, koja je za sve agencije ista, traže i bolji odnos prema klijentima.

- Tražimo od Jata da se uozbilji u pristupu. Manja je šteta da se putnicima javi da će avion kasniti šest sati, nego da to vreme čekaju na aerodromu. Ne sumnjamo u sigurnost aviona, ali taj indolentan odnos nije ono što su normalni standardi u letenju - smatra Rović.

On podseća da Odeon sklapa ugovore s Jatom za serije letova i u ugovorima za svaku seriju menjaju se eventualno samo odredbe o tipu aviona, destinaciji i ceni, dok su ostali uslovi isti.

- Po ugovoru, aviokompanija mora da vrati putnike ili da angažuje drugu kompaniju. Ako bismo je sami tražili, druga kompanija bi morala da traži saglasnost **Direktorata** za civilno vazduhoplovstvo, koji je ne može dati bez saglasnosti Jata. Takođe bismo i njima morali da platimo za let, koji smo već platili Jatu. Ne zarađujemo toliko novca da bismo i to mogli - zaključuje Rović.

Rodoljub Veljašević, generalni direktor Džoli trevela, potvrdio nam je informaciju o kašnjenju leta za Antaliju u kojem su bili i putnici te agencije. On nije želeo da komentariše ponašanje Jata u toj situaciji.

- Sami zaključite. Činjenica je da nam je avion kasnio devet sati, da su putnici iz Beograda bili celu noć na beogradskom aerodromu, da su putnici iz Antalije celu noć čekali na antalijskom aerodromu dobijajući informacije o odlaganju za po sat vremena - kaže Veljašević.

U Jatu juče nisu komentarisali ove navode.

U **Direktoratu** civilnog vazduhoplovstva podsećaju da odobrenje za redovne i čarter letove ima 19 domaćih i stranih aviokompanija.

- Da bi neka kompanija dobila odobrenje za čarter letove neophodno je da podnese dokumentaciju i **Direktorat** proverava kompaniju, odnosno njenu sposobnost da obavlja letove. Potrebno je da navede svrhu letova i trebalo bi da ima i ugovor sa nekom našom turističkom agencijom - kaže za Danas savetnik za odnose sa javnošću u DCV Katarina Andrić - Milosavljević.

Prema njenim rečima, za sezonu „leto 2007“ DCV je odobrio čarter letove španskoj aviokompaniji Iber world na liniji Palma de Majorca-Beograd-Palma de Majorca. Tu su i turska kompanija Atlas džet (Istanbul-Niš-Istanbul) i ruska kompanija Gasprom avia (Moskva-Beograd-Moskva i Soči-Beograd-Soči).

- Osim njih ima i kompanija koje imaju redovne linije, ali se po frekvenciji letova može zaključiti da obavljaju i čarter letove. Među njima su Jat ervejz, Montenegro erlajns, Tunis Er na liniji Monastir-Beograd i Norvežian Er Šatl na liniji Oslo-Beograd-Oslo - podseća Andrić-Milosavljević.

Ona naglašava da ima interesovanja aviokompanija za dobijanje odobrenja za čarter letove, ali je trenutno u proceduri samo zahtev tuniske kompanije Nuvel Er Tunis za liniju Monastir-Beograd-Monastir.

Antrfile:

Da li Otvoreno nebo rešava problem

Jat ervejz ne drži monopol na čarter letove, međutim, iako i druge kompanije imaju mogućnost da obavljaju čartere već se u nekoliko navrata dogodilo da planirani letovi nisu obavljani zbog slabog interesovanja. Boljoj situaciji kada je reč o prevozu na popularne destinacije moglo bi da doprinese i stupanje na snagu sporazuma o otvorenom nebu. Taj sporazum, koji će omogućiti aviokompanijama da lete na bilo kojoj destinaciji ukoliko smatraju da će im doneti profit, Srbija je parafirala, ali je neophodno da ga ratifikuje u parlamentu. U **Direktoratu** civilnog vazduhoplovstva kažu da bi trebalo da stupi na snagu do kraja 2008. do kada je neophodno privatizovati Jat. Veća konkurencija doneće i niže cene, kojima takođe nisu zadovoljne turističke agencije, a čiji teret pada na leđa putnika. U agencijama se nadaju da će sporazum početi sa primenom možda već

početkom sledeće godine.

Letnji kvarovi uobičajena pojava

U Jat ervejzu kažu za naš list da će samo ove nedelje (od 2. do 8. jula), obaviti 49 sezonskih charter letova. Za te letove odvojena su dva aviona i svaki od njih imaće tri do četiri rotacije dnevno. Oni dodaju da su svi letovi dogovoreni u skladu sa postojećom flotom i da niko ne može da planira kvarove. U Jat Tehnici, koja održava avione Jata, ističu da su poslednji kvarovi uobičajena pojava za letnju sezonu, kada su avioni više od 12 sati u vazduhu.

Autor: I. RADAK