

Због сумњи да озбиљно крше правила ЕУ о ваздушном саобраћају, надлежна Европска агенција за безбедност ваздушног саобраћаја (ЕАСА) покренула је истрагу, тачније ревизију дозвола за три српске приватне авио-компаније чији су власници блиски врху власти у Србији.

Уместо да буде спроведена детаљна истрага у Србији, покушано је да се све гурне под тепих тако што су уместо документације, коју је тражила ЕАСА, овој агенцији враћене дозволе за комерцијално летење на простору Европске уније.



Радар, који је први известио да су ове компаније остале без дозвола, сазнао је и које су сумње представници ЕАСА изнели на састанку са надлежнима у Дирекцији за цивилно ваздухопловство (ДЦВ) Србије. Најважније сумње ЕАСА су да су Стар Флу Вингс у власништву Николе Петровића, кума председника Србије Александра Вучића, као и две компаније – Аир Пинк и Аир Емералдс – чији је сувласник Жељко Митровић, медијски послушник председника, фалсификовали дужину летења и да су превозили олигархе из Русије блиске режиму Владимира Путина.

Због сумње да су превозили сумњив терет, али и руске олигархе, од којих се, како се

претпоставља, један налази и на међународној потерници, за ове српске авио-компаније интересовање су показале и друге европске агенције.

То је изазвало проблеме и у Србији. Принудно заустављање рада оштетило је и неке српске бизнисмене, који су своје авионе по различитим уговорима давали на коришћење овим компанијама.

Међу тим бизнисменима има оних који су блиски властима, као што су Иван Бошњак, сувласник Миленијум тима и још неколико фирми и Остоја Мијаиловић, власник Бритиш моторса и председник Спортског друштва Партизан и истоименог кошаркашког клуба. Своје авионе имали су и Мирослав Мишковић, власник Делте и Родољуб Драшковић, власник Свисслион Таково.

Губитак није само у изгубљеним комерцијалним летовима тих ваздухоплова, већ и у вредности самих авиона, јер због сумњи у техничку исправност они тешко могу да се користи и у приватне сврхе на територији ЕУ.

Због сумњи ЕАСА која отвара питање безбедности ових авиона, разлога за незадовољство имају и бројни путници који су их користили. Од руских олигарха, познатих спортиста, до званичника Србије, међу којима је и Александар Вучић, до контроверзних бизнисмена, попут Звонка Веселиновића, чија повезаност са овим авио-компанијама можда и надилази улогу путника.

Прва сумња ЕАСА, уколико би била тачна, представља озбиљно кршење прописа о авио-саобраћају. Наиме, сумња се да су ове три компаније нетачно представљале, односно умањивале сате летења својих авиона.

То би значило да авиони нису слати на строго прописане сервисе када је за њих било време, на основу стварних сати летења, већ касније, на основу лажно приказане евиденције трајања летова. Обавезни сервис и замена делова авиона су веома скупи, а њихово избегавање и одлагање може трошкове за флоту од 19 авиона на годишњем нивоу да смањи и за више милиона евра.

Нелојална конкуренција

Постоји сумња и да су ове компаније због избегавања редовних сервиса нудиле дампинг цене, ниже од конкуренције. Радар је имао увид у специјализовани затворени сајт Авиноде где брокери и авио-компаније из целог света оглашавају продају летова.

Тако се види на пример да Аир Пинк и Стар Флу Вингс појединачну карту на релацији Београд – Милано продају по цени од 4.150 до 6.500 евра, а да велика већина других компанија нуди цену од 10.550 до 11.200 евра. Наводно је провера ЕАСА иницирана пре око годину дана због пријаве једне француске авио-компаније да су ове три српске фирме дампинг ценама стварале нелојалну конкуренцију.

У пилотским круговима спомиње се и неуспела продаја једног од авиона ове три спорне српске фирме једној швајцарској авио-компанији. Швајцарци су наводно посумњали у исправност документације купљеног авиона, па је првобитни власник, да би избегао судски спор, морао да га поново откупи и то по цени већој за 3,3 милиона евра од оне по којој га је првобитно продао за 2,6 милиона евра.

Уз то, у ЕАСА сумњају и да су посаде, пре свега пилоти, ове три компаније управљали авионима дуже него што је то дозвољено. Сада су бројни пилоти и друго особље, који нису одговорни за насталу ситуацију, суочени са губитком посла о чему их је на састанку последњег дана фебруара 2024. обавестио медијски магнат Жељко Митровић.

Неки од пилота који су желели да остану анонимни тврде да су за школовање за управљање авионима ових компанија плаћали више него што то кошта у иностранству.

До свих информација Радар је дошао укрштајући бројна незванична сведочења појединих актера, пилота и људи из ваздухопловства, са малобројним доступним подацима.

(Радар-Данас)

