



КОНТРОЛА ЛЕТЕЊА
СРБИЈЕ И ЦРНЕ ГОРЕ
SMATSA ДОО БЕОГРАД



ИЗВЕШТАЈ О ПОСЛОВАЊУ

за 2021. годину





ИЗВЕШТАЈ О ПОСЛОВАЊУ

за 2021. годину

САДРЖАЈ

1	Уводна реч директора	7
2	О Контроли летења Србије и Црне Горе	10
2.1	Профил организације	10
2.2	Услуге и простор надлежности SMATSA	10
2.3	Додатне услуге	11
3	Година 2021. у бројевима	13
3.1	Структура запослених у 2021. години	20
4	Пословни резултати који су обележили 2021. годину	22
4.1	Унапређење управљања ваздушном пловидбом	22
4.1.1	Унапређења у области АТМ	23
4.1.2	Унапређење опреме, система и инфраструктуре	25
4.1.3	Унапређење АИС услуга	25
4.1.4	Унапређење МЕТ услуга	26
4.2	Унапређење сарадње са релевантним организацијама, регулаторним телима и државним органима	28
4.3	Развој конкурентних комерцијалних услуга	29
4.3.1	Калибража ЗРНС из ваздуха	29
4.4	Развој и унапређење система обуке	30
4.5	Центар за обуку АНС особља	31
4.5.1	Обуке у оперативним јединицама контроле летења	33
4.5.2	SMATSA Ваздухопловна академија	34
4.5.3	Развој конкурентних комерцијалних услуга у ваздушној пловидби	34
4.6	Унапређење друштвене одговорности и заштита животне средине	35
4.7	Унапређење система управљања безбедношћу	35
4.8	Унапређење успешности система организације и управљања ресурсима	36
4.9	Развој и унапређење људског потенцијала	36
4.10	Показатељи ефикасности пословања	37



4.10.1	Показатељи и циљеви у односу на Шему оствареног учинка	37
4.10.2	Показатељи квалитета пружених услуга	46
4.10.3	Додатни показатељи успешности	50
5	Информационе технологије	52
6	Консултовање са корисницима услуга	55
6.1	Управљање ваздушним саобраћајем – АТМ	55
6.2	Ваздухопловно информисање – АИС	57
6.3	Ваздухопловне метеоролошке услуге – МЕТ	58
6.4	Калибража ЗРНС из ваздуха	58
7	Финансијски извештаји	61
7.1	Биланс успеха	61
7.1.1	Пословни приходи	62
7.1.2	Пословни расходи	63
7.2	Биланс стања	65
7.3	Извештај о новчаним токовима	68
8	Нефинансијско извештавање	72
8.1	Политике које се примењују унутар SMATSA	74
8.1.1	Успостављене политике унутар SMATSA	74
8.1.2	Људски ресурси	75
8.1.3	Управљање ризицима	75
8.1.4	Заштита животне средине	76
9	Ознаке и скраћенице	78
10	Индекс табела и слика	84
10.1	Индекс табела	84
10.2	Индекс слика	85
11	Прилози	85
11.1	Прилог 1 – Организациона структура SMATSA доо	86
11.2	Прилог 2 – Одлука EUROCONTROL Проширеног комитета бр. 20/166 од 26.11.2020. године	87



01



Уводна реч директора



За Извештај о пословању за 2020. годину тешко је било написати уводну реч. Ни за 2021. годину то није много лакше. И даље не можемо да се похвалимо рекордним бројевима опслужених ваздухоплова у току године, у току дана или у вршном сату.

2021. година памтиће се као друга узастопна година највеће кризе у цивилном ваздухопловству икада. Посебно је била тешка прва половина године, док је у другој дошло до делимичног опоравка саобраћаја, тако да је година завршена повећањем саобраћаја од 41% у односу на 2020.

И даље су финансијска ликвидност, обезбеђење текућих средстава за покривање трошкова пословања SMATSA и очување стандарда запослених била основна питања пословања у 2021. години. Мере за очување финансијске стабилности компаније и рационализацију пословања

су донеле резултате. Спроведена је продаја Ваздухопловне академије Вршац, као имовине која се не користи за обављање основне делатности.

Одржали смо квалитет услуга које пружамо и цивилним и војним корисницима, уз захтевани ниво безбедности, ефикасности и редовности одвијања саобраћаја.

И у овако тешким условима наставили смо реализацију измењеног Програма модернизације SUSAN. Изградња анекса Центра контроле летења и контролног торња на аеродрому Никола Тесла Београд доведени су до завршне фазе током које су паралелно инсталирани и интегрисани опрема и системи за пружање услуга контроле летења (симулатор, тест системи, део опреме у куполи торња). Настављају се активности на изградњи радарске станице Бесна кобила. Пројекат унапређења и проширења главног система за обраду података о лету "FAMUS TopSky-ATC" завршен је у складу са планом, а почетак оперативног рада планиран је после летње сезоне 2022. године. Пројекат успостављања SMATSA IP комуникационе мреже је у завршној фази. Пројектна и пропратна документација за остале актуелне пројекте планиране Програмом SUSAN је комплетирана. У току је покретање поступака набавке.

На аеродрому Поникве успоставили смо пружање услуга аеродромског информисања у лету (AFIS), што је захтевало додатну сертификацију од стране Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

У оквиру пројекта проширења простора слободног планирања летења (Southeast Common Sky Initiative Free Route Air-



space – SECSI FRA), од 2. децембра 2021. године укључивањем простора Албаније и Северне Македоније, обухваћен је ваздушни простор од Немачке до Грчке. Реализација пројекта је донела користи у повећању ефикасности летења, што подразумева смањење оперативних трошкова авио-превозилаца и смањење негативних утицаја ваздушног саобраћаја на животну средину.

PBN процедуре за инструментално летење се имплементирају у складу са одобреним плановима транзиције на PBN за Републику Србију и за Црну Гору. Интензивирање је ангажман стручних служби SMATSA у реализацији концесионог пројекта развоја, изградње и реконструкције на аеродрому Никола Тесла у Београду.

Под покровитељством Министарства просвете, науке и технолошког развоја, у сарадњи са Ваздухопловном академијом Београд развијен је дуални модел студија у високом образовању, што ће омогућити контролорима летења да стекну звање струковних инжењера.

Настављена је обука кандидата 49. националне класе контролора летења. Захваљујући професионално извршеној селекцији, кандидати на обуци постижу одличне резултате.

Сарадња са надлежним институцијама, регулаторним и надзорним телима, као и другим субјектима из система ваздухопловства Републике Србије током целе 2021. године била је на веома високом нивоу.

Ангажовање већине запослених, органа управљања и менаџмента омогућило је да 2021. године остваримо планиране пословне циљеве.

Друга половина 2021. године дала је наду у скори опоравак цивилног ваздушног саобраћаја. То време морамо да дочекамо спремни, како технолошки, тако и кадровски, како бисмо што боље искористили нове могућности и одговорили на потенцијалне ризике и изазове.

Захваљујем се свима на ангажовању у току 2021. године и сигуран сам да ће у Извештају за 2022. годину бити бољих резултата и много више оптимизма.

Предраг Јовановић

Директор Контроле летења Србије и
Црне Горе SMATSA доо Београд



02



О Контроли летења Србије и Црне Горе

2.1 Профил организације

Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA доо Београд (у даљем тексту SMATSA) пружа услуге у ваздушној пловидби у ваздушном простору за који је надлежна и обавља остале сродне делатности посредно и непосредно у функцији пружања наведених услуга.

Оснивачи SMATSA су владе Републике Србије и државе Црне Горе.

Након закључења Споразума о сарадњи у области ваздушног саобраћаја између Републике Србије и државе Црне Горе, 2012. године је, уговором који су потписале обе владе, потврђен континуитет постојања заједничког пружаоца услуга у ваздушној пловидби – SMATSA.

SMATSA у потпуности послује у складу с националном и међународном регулативом и међународним споразумима. Осим тога, SMATSA учествује у раду најважнијих међународних ваздухопловних организација и на најбољи начин представља Републику Србију и државу Црну Гору.

2.2 Услуге и простор надлежности SMATSA

Основну делатност SMATSA представља пружање услуга у ваздушној пловидби и пружање услуга у ваздушном саобраћају које обухватају следеће:

1. пружање услуга у ваздушној пловидби (ANS):
 - услуге у ваздушном саобраћају (ATS);
 - ваздухопловне метеоролошке услуге (MET);
 - услуге ваздухопловног информисања (AIS);
 - услуге комуникације, навигације и надзора (CNS);
2. управљање ваздушним саобраћајем (ATM):

- услуге у ваздушном саобраћају (ATS);
 - функција управљања ваздушним простором (ASM);
 - функција управљања протоком ваздушног саобраћаја (ATFM);
3. услуге пројектовања процедура инструменталног летења (FPD).

Простор надлежности SMATSA обухвата ваздушни простор изнад:

1. Републике Србије;
2. Црне Горе;
3. Међународних вода у Јадранском мору и
4. Босне и Херцеговине изнад ужег дела у непосредној близини границе са Републиком Србијом и са Црном Гором.



Слика 1.

Територија изнад које SMATSA пружа услуге у ваздушној пловидби

2.3 Додатне услуге

Осим услуга у ваздушној пловидби, SMATSA пружа и следеће услуге:

1. Обуку особља пружалаца услуга у ваздушној пловидби (TRE), обухватајући обуку ATCO, VTO и VMO;
2. Услуге калибраже уређаја и система из ваздуха (CAL) и
3. Обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова (CAMO).



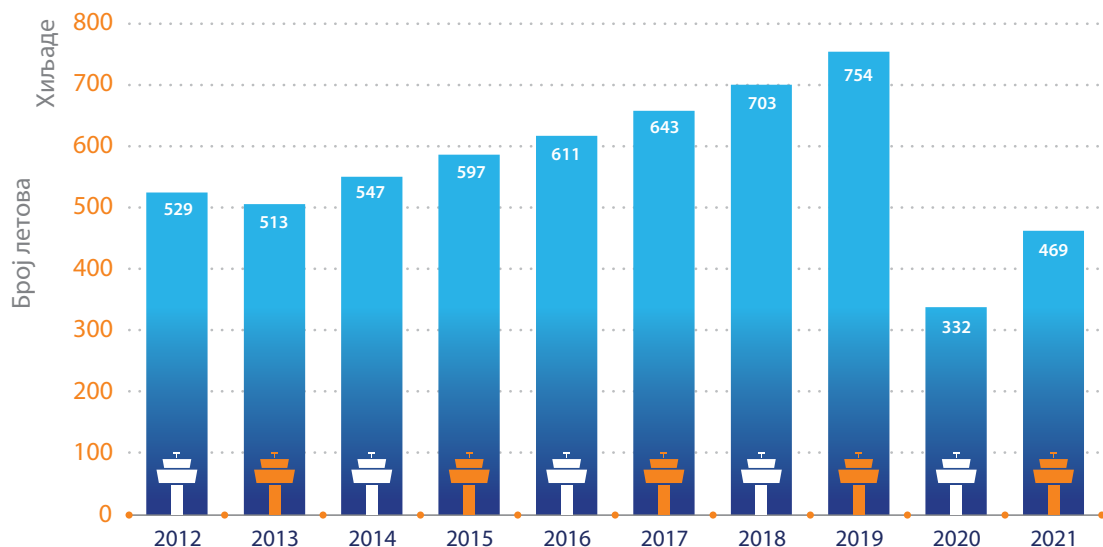
03



Година 2021. у бројевима

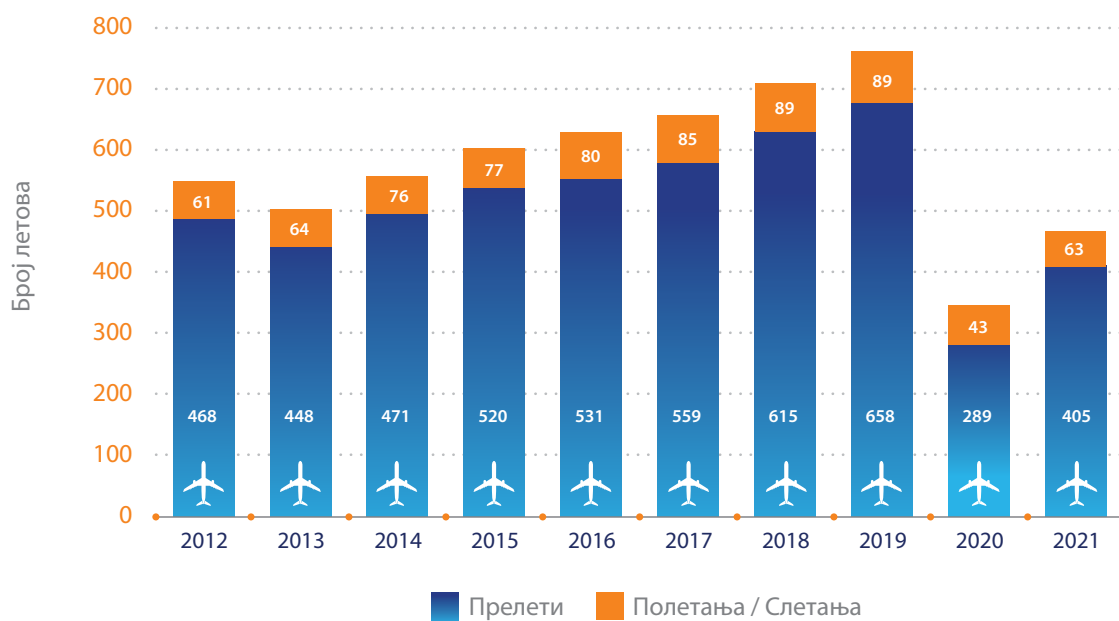
2021. је била још једна година кризе изазване пандемијом COVID-19, што је имало велики утицај на ваздушни саобраћај у целом свету. Саобраћај у Европи је забележио пад од око 44% у односу на 2019. годину, али у исто време и одређени опоравак (за 25%) у односу на претходну 2020. годину. У ваздушном простору надлежности, у 2021. години је реализовано око 469,000 летова, што представља повећање од 41% у односу на претходну, односно смањење од 38% у односу на 2019, као референтну годину пре пандемије. Опоравак је започео у другој половини године, на саобраћајним токовима који спајају земље западне и северне Европе и туристичке дестинације у Грчкој, Турској, Египту итд. Зимски ред летења је, такође, донео увећан број летова, нарочито на токовима ка Египту.

Што се тиче саобраћаја у терминалу, у 2021. години је реализовано око 63,500 полетања и слетања, или повећање од 48% у односу на 2020. годину, тј. за 33% мање саобраћаја у односу на 2019. годину.



Слика 2.

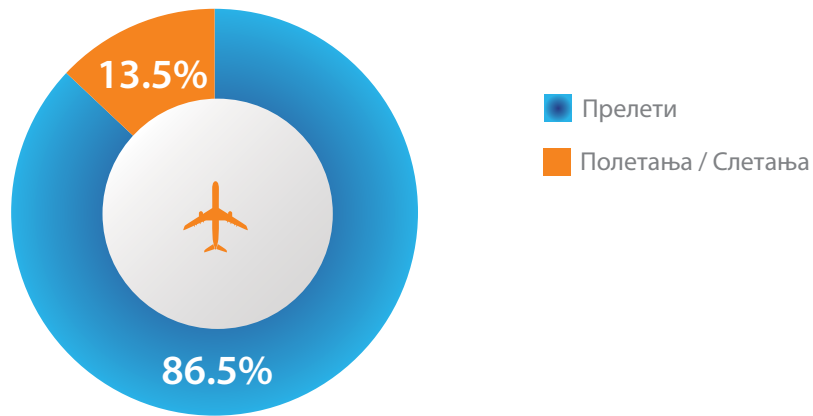
Укупан број IFR летова у периоду од 2012. до 2021. године



Слика 3.

Број IFR прелета и полетања / слетања у периоду од 2012. до 2021. године

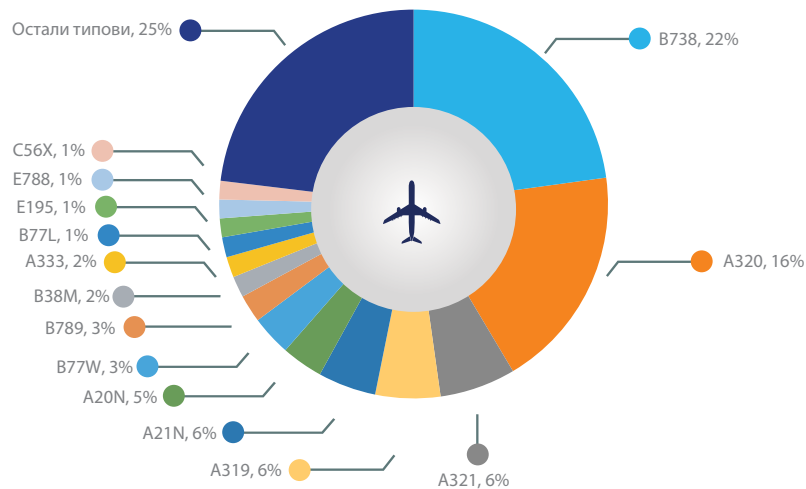




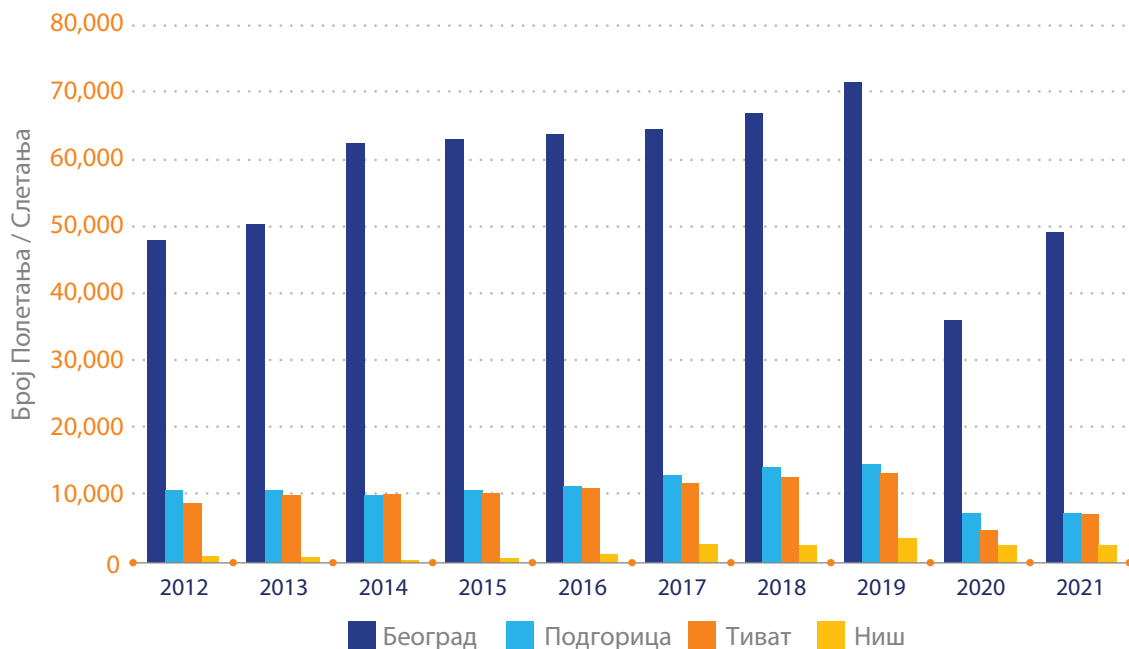
Слика 4.
Расподела IFR летова у 2021. години



Слика 5.
Вршни дан и вршни сат у периоду од 2012. до 2021. године

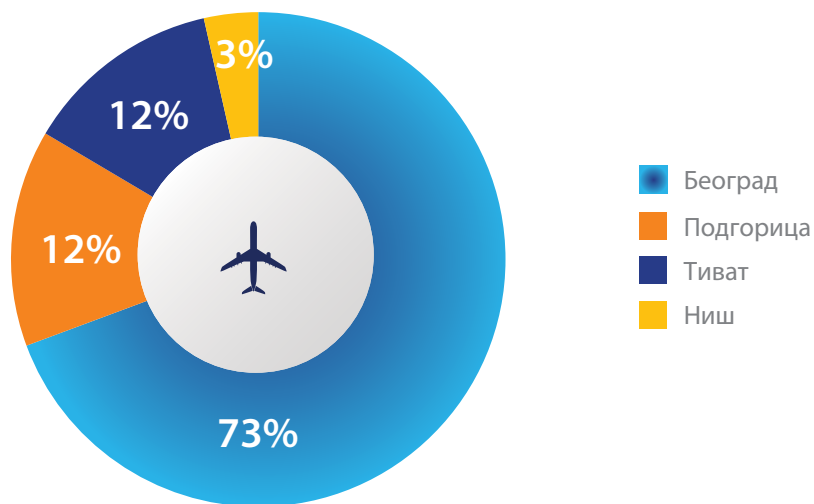


Слика 6.
Учешће појединих типова ваздухоплова у 2021. години



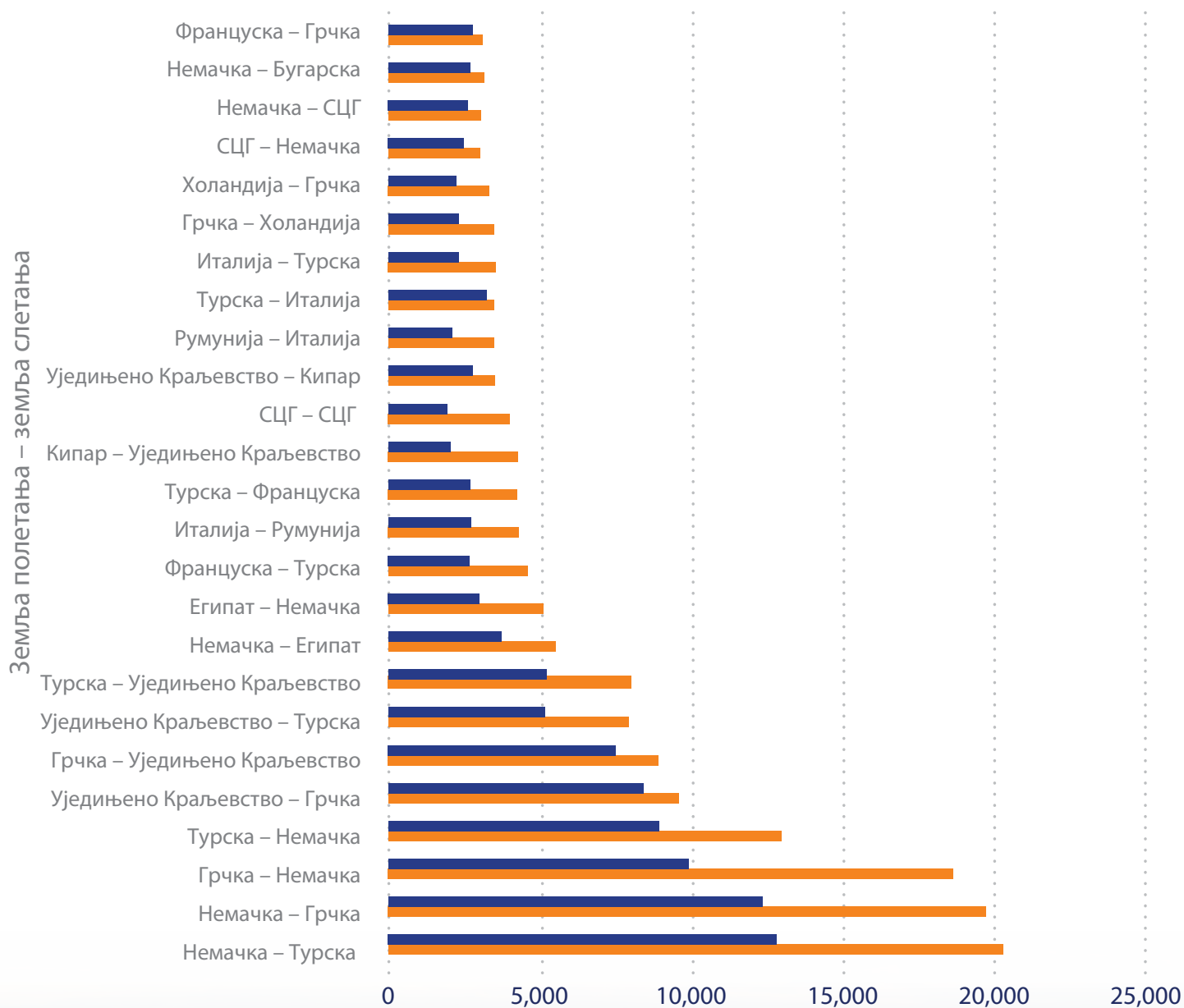
Слика 7.

Број IFR полетања и слетања по аеродромима у периоду од 2012. до 2021. године



Слика 8.

Расподела саобраћаја по аеродромима у 2021. години

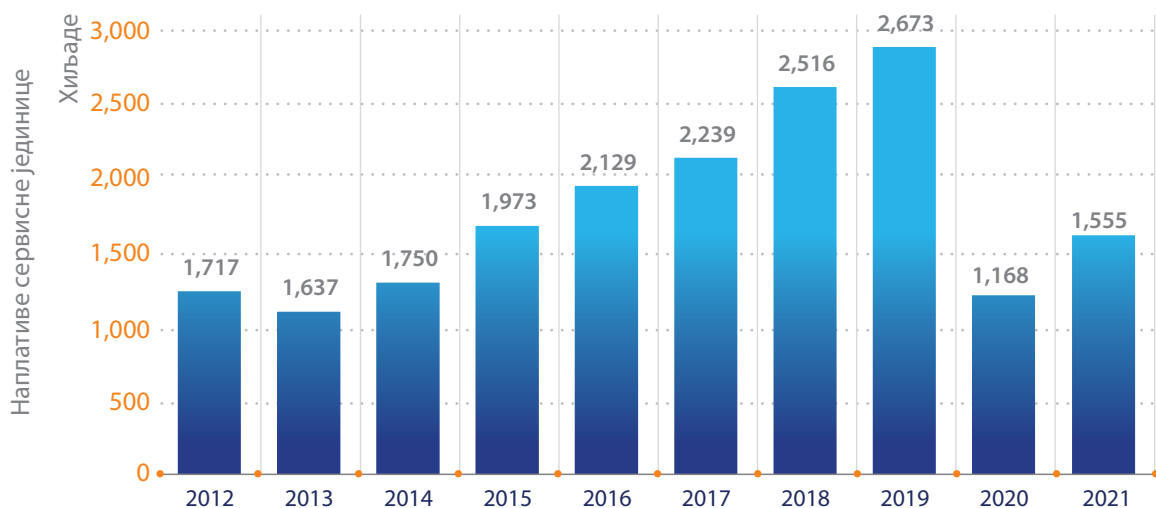


Слика 9.

Број IFR летова у ваздушном простору у надлежности SMATSA по земљама полетања/слетања у 2020. и 2021. години¹

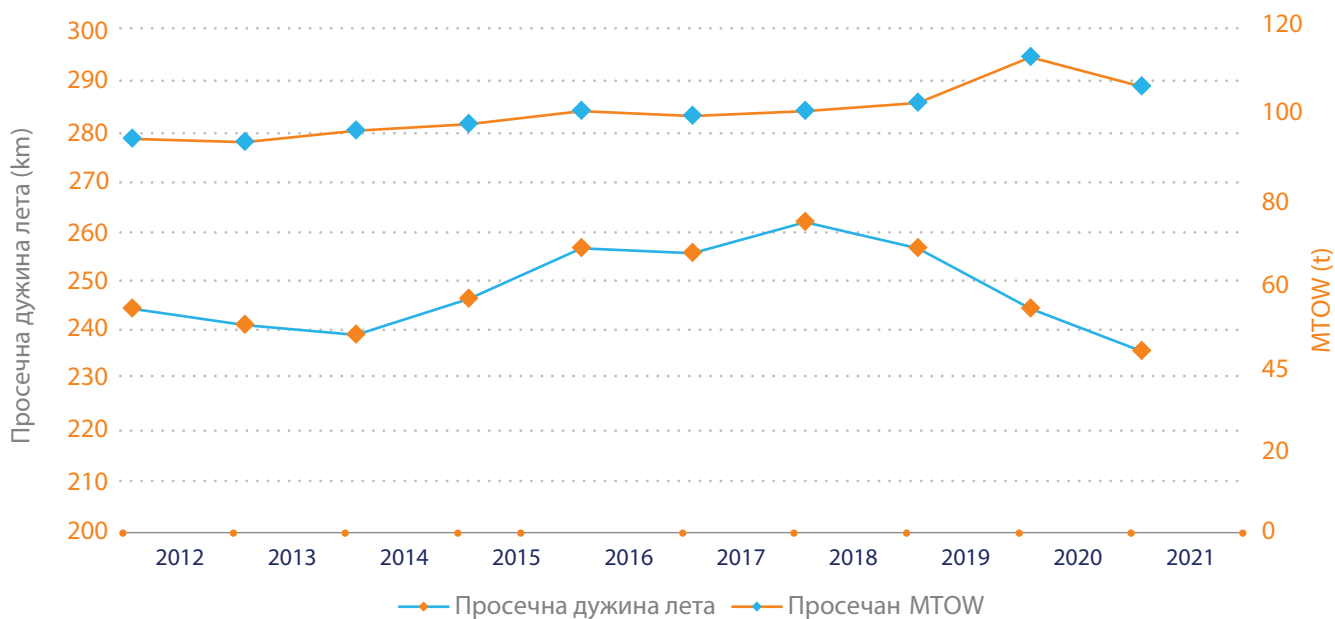
¹ На слици је приказано првих 25 парова земаља





Слика 10.

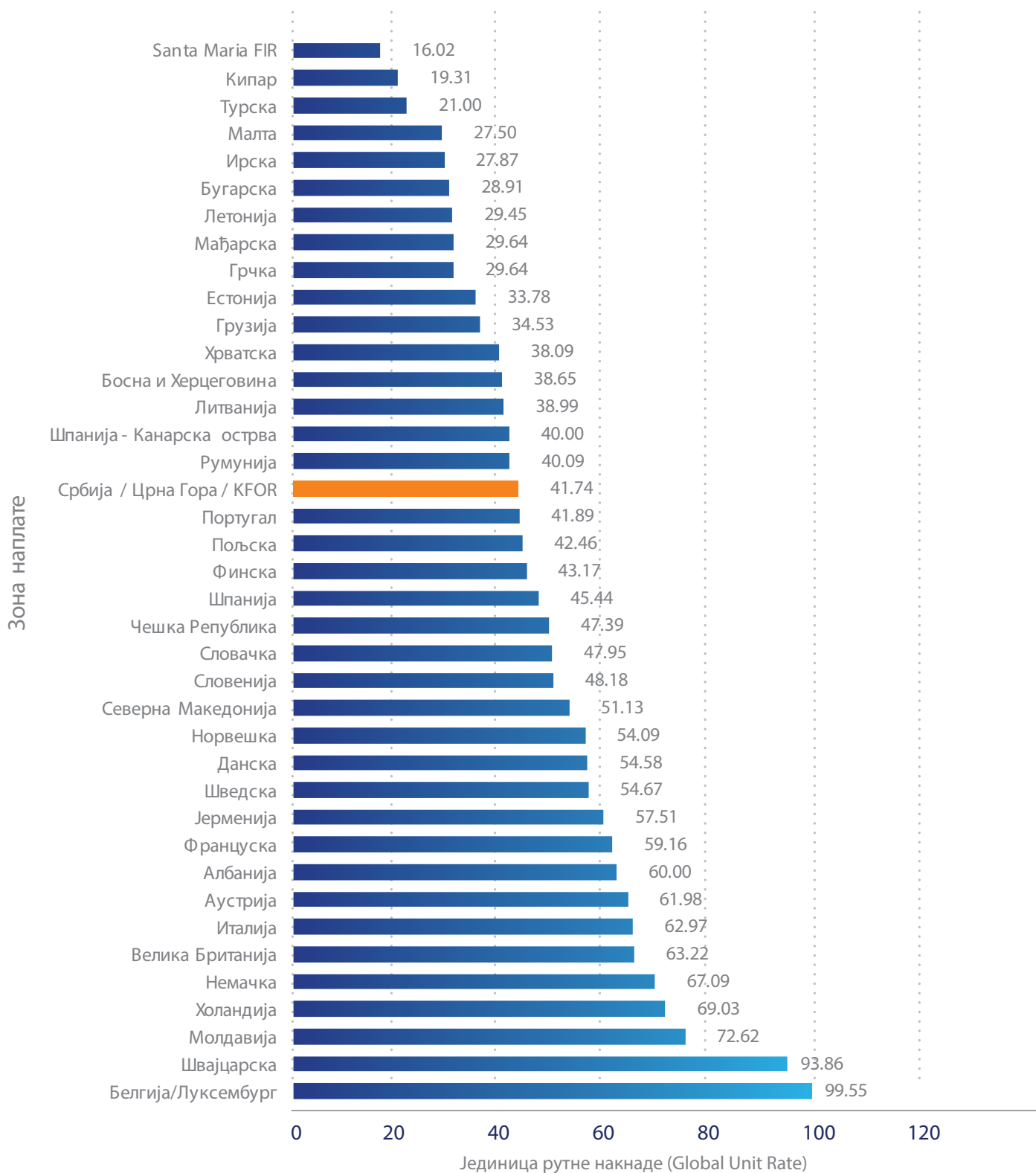
Број сервисних јединица у периоду од 2012. до 2021. године



Слика 11.

Просечна дужина лета и просечан MTOW² у FIR Београд у периоду од 2012. до 2021. године

² Maximum takeoff weight



Слика 12.
Јединица рутне накнаде у 2021. години

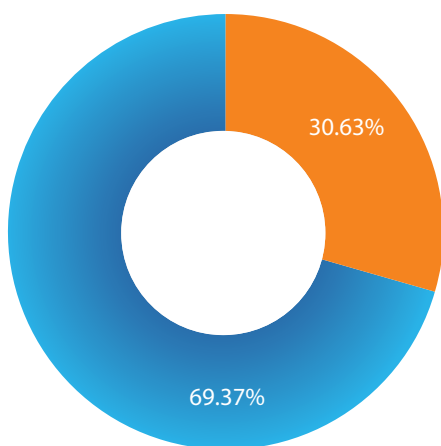


3.1 Структура запослених у 2021. години

У 2021. години, услед промене власничке структуре SMATSA Ваздухопловне академије, дошло је до значајнијег смањења броја запослених у односу на претходне године.

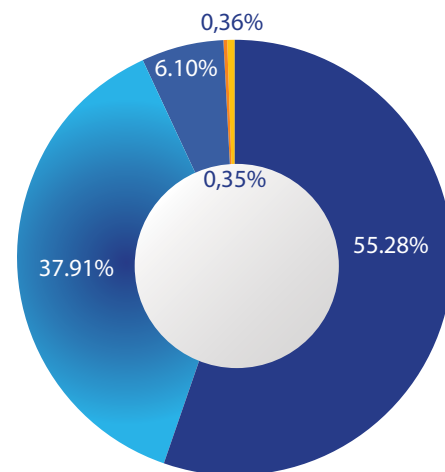
Када су у питању запослени по осталим организационим јединицама SMATSA, због рационализације и оптимизације пословања услед кризе изазване пандемијом COVID-19, у 2021. години није дошло до значајнијих промена. Стога, и структура запослених је остала слична као у претходним годинама.

На следећим сликама приказана је структура запослених на крају 2021. године према полу, квалификационим групама и старосној структури.



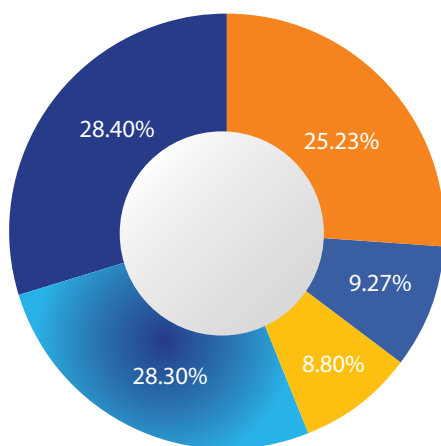
■ Мушки ■ Женски

Слика 13.
Структура запослених
према полу



■ I, II, III ■ IV, V ■ IV са дозволом КЛ ■ VI ■ VII

Слика 15.
Квалификациона
структура



■ до 30 ■ 30 - 40 ■ 40 - 50 ■ 50 - 60 ■ преко 60

Слика 14.
Старосна структура
запослених



04



Пословни резултати који су обележили 2021. годину

4.1 Унапређење управљања ваздушном пловидбом

У току 2021. године, SMATSA је успела да, и поред бројних потешкоћа у ваздушном саобраћају проузрокованих COVID-19 пандемијом, спроведе активности у циљу унапређења квалитета услуга у ваздушној пловидби.

Реализација планираних активности у кључним областима контроле летења – ATM, CNS, MET и AIS и константно улагање у унапређење система за пружање услуга у ваздушној пловидби, омогућили су одржавање безбедности и ефикасности одвијања ваздушног саобраћаја на највишем нивоу, уз добар менаџмент протока и капацитета ваздушног саобраћаја.





4.1.1 Унапређења у области АТМ

У периоду од краја маја па све до почетка октобра 2021. године, на снази су и даље биле мере против пандемије COVID-19, тако да су се поједине фазе пројекта Унапређења функционалности преласком на TopSky-АТС систем, корак 2, одвијале отежаном динамиком.

Због услова пандемије, фабрички пријем (FAT) је организован путем WebEx конференције и удаљеног приступа платформи у фабрици (уместо предвиђених активности у фабрици произвођача система). Такође је и обука оперативног и техничког особља организована као обука на даљину, али се код произвођача система одржала и додатна обука за оперативно и техничко особље SMATSA. Имајући у виду обим послова и расположив број извршилаца уведен је и прековремени рад како би се реализовао план активности према Уговору, а који се усклађује са динамиком изградње анекса ЦКЛ са новим торњем АКЛ Београд.

У 2021. години започета је израда нове безбедносне документације за имплементацију промене у функционалном систему (израда Safety Case за транзицију система), у складу са новом регулативом.

Усаглашен је план интерног тестирања коригованих верзија софтвера, а односи се на процедуру за софтвер TopSky-АТС систем.

Дообука контролора летења планирана је за септембар/октобар 2022. године и спроводиће се на новом, проширеном симулатору.

И поред свих потешкоћа, све уговорене активности успешно су завршене до 15. новембра 2021. године, према уговореној динамици.

Током 2021. године, SMATSA је учествовала у развоју дуалног модела студија и пословно-техничкој сарадњи у високом образовању са Министарством просвете, науке и технолошког развоја и Ваздухопловне академије. Такође, представници SMATSA су радили и на припремању документације за акредитацију студијског програма основних струковних студија – Контрола летења код Националног тела за акредитацију и проверу квалитета у високом образовању.

У склопу смањења оперативних трошкова и непостојања саобраћајне тражње, у оквиру SMATSA, до новембра 2021. године је спроведен пројекат укидања АКЛ Поникве који је укључивао проширење простора ТМА Краљево додавањем у надлежност простора ТМА Ужице, као и укидање пружања услуге контроле летења на аеродрому Ужице (укидање CTR), услед чега је уследило пружање услуга аеродромског информисања у лету (AFIS), као и повлачење из употребе процедура за инструментално летење.

До новембра 2021. године, извршена је промена процедура за инструментално летење за аеродром у Нишу. Због постепеног повлачења из употребе тзв. Legacy VOR уређаја и непостојања како регулаторног, тако и оперативног оправдања за њихову замену, реорганизоване су конвенционалне процедуре за инструментално летење, а последично су измењене и PBN процедуре за инструментално летење. Пројекат је организован у циљу смањења трошкова и усклађивања са регулаторним захтевима.





Рад на реализацији пројекта – Проширење SECSI FRA области укључивањем FRA простора Албаније и Северне Македоније је трајао током целе године. Имплементиран је 02. децембра 2021. године, али је интензивно праћење уз увођење корективних мера трајало до краја 2021. године. Реализација овог пројекта допринела је повећању ефикасности летења, смањењу оперативних трошкова авио-превозиоца као и негативних утицаја ваздушног саобраћаја на загађење околине.

Током друге половине 2021. године, урађена је верзија 2.0 плана транзиције на PBN за Републику Србију и плана транзиције на PBN за Црну Гору. Нова верзија плана транзиције за Републику Србију је усвојена, док је верзија плана за Црну Гору достављена Националном одбору за управљање ваздушним простором и очекује се њено усвајање.

Идејно решење реорганизације вертикалних граница ваздушног простора на ТМА Подгорица и АКЛ Тиват достављено је цивилним ваздухопловним властима Србије и Црне Горе током 2021. године. Завршетак активности се очекује крајем 2022. године.

Имплементација H24 Free Route концепта (Cross Border Free Route Airspace) у простору надлежности обласних сектора ЦКЛ Београд и ЦКЛ Загреб (SEAFRA) са тенденцијом ширења на South East Axis рути ваздушног саобраћаја у Европи је успешно спроведена.

Услед утицаја пандемије COVID-19 на пословање привредних субјеката и рестрикција у авио саобраћају рок за завршетак набавке и развој алата за подршку шефу смене контроле летења приликом избора адекватне секторске конфигурације је био померен за октобар 2021. чиме су се створили услови да оперативно особље SMATSA квалитетније тестира софтвер у летњој сезони, када је био и очекиван пораст саобраћаја.

Дошло је до одлагања набавке и имплементације SDDS система због пандемије коронавируса.

Током октобра 2021. године, извршен је хардвер тест система, а PreOJT симулатор је инсталиран у анексу зграде ЦКЛ Београд. Иницијално је планирано да се последња подфаза пројекта која се односи на инсталацију конзола у новом торњу АКЛ Београд заврши до децембра 2021. године, међутим померена је за март 2022. године, због кашњења у изградњи зграде новог торња АКЛ Београд.





4.1.2 Унапређење опреме, система и инфраструктуре

У циљу континуираног унапређења безбедности и квалитета услуга, као и задовољења технолошких стандарда који се пред пружаоце услуга постављају на Паневропском нивоу, SMATSA континуирано спроводи активности који имају за циљ имплементацију нових технологија, система и опреме, као и унапређење објеката и инфраструктуре.

Већина пројеката унапређења опреме, система и инфраструктуре носи високотехнолошка и врло комплексна унапређења чија имплементација захтева спровођење вишегодишњих активности. Због тога, преглед реализације активности на једногодишњем нивоу, пружа, пре свега, сегментални увид у резултате реализације оваквих пројеката.

Поред тога, SMATSA перманентно сарађује са BELGRADE AIRPORT д.о.о. Београд у циљу усаглашавања различитих питања од интереса, а у оквиру планова за развој аеродрома Аеродрома Никола Тесла (АНТ) који су предвиђени концесијом започетом крајем 2018. године. Током 2021. године настављена је координација активности која се тичу импле-

ментације нових система и изградње нових објеката и инфраструктуре, заштите или измештања постојеће инфраструктуре, процедура током периода спровођења радова на Аеродрому Никола Тесла и сл.

Током 2021. године настављена је и сарадња на усаглашавању техничких решења за мониторинг над управљањем системом светлосног обележавања који ће бити инсталиран у куполи новог торња АКЛ Београд, слања радарских података за потребе Noise Monitoring система који је концесионар у обавези да имплементира на Аеродрому Београд, као и усаглашавање техничких решења за потребе транзиције постојећих оперативних система у надлежности ВА у нови торањ АКЛ Београд.

У складу са Уговором о повезивању на NewPENS мрежу, а у циљу реализације сервиса по овој инфраструктури у априлу 2021. године на NewPENS мрежу је мигрирана оперативна AFTN веза са Бечом, док је у августу протокол измењен у AMHS.

4.1.3 Унапређење AIS услуга

Услуге ваздухопловног информисања (AIS – Aeronautical Information Services) обезбеђују проток ваздухопловних информација које су неопходне за безбедно, редовно и ефикасно обављање међународног и домаћег ваздушног саобраћаја. Ваздухопловни подаци и информације, стављају се на располагање свим корисницима за оперативну употребу.

Процеси ваздухопловног информисања усклађени су са међународним стандардима и препорученом праксом садржаном у заједничким захтевима Јединственог европског неба.

Обука у склопу пројекта надоградње AFTN/AMHS система одржана је у марту, како би се запослени који користе CADAS терминале упознали са новим функцијама и могућностима AFTN/AMHS система.

Средином јула 2021. године, одржана је радионица за запослене Аеродрома Никола Тесла Београд на тему публикавања NOTAM-а. Радионицу је одржао AIS – Одељење за NOTAM са циљем да се полазници оспособе за квалитетно и прописно попуњавање Захтева за објављивање NOTAM-а.

12. августа 2021. године, уведен је нови ICAO SNOWTAM образац у оперативни



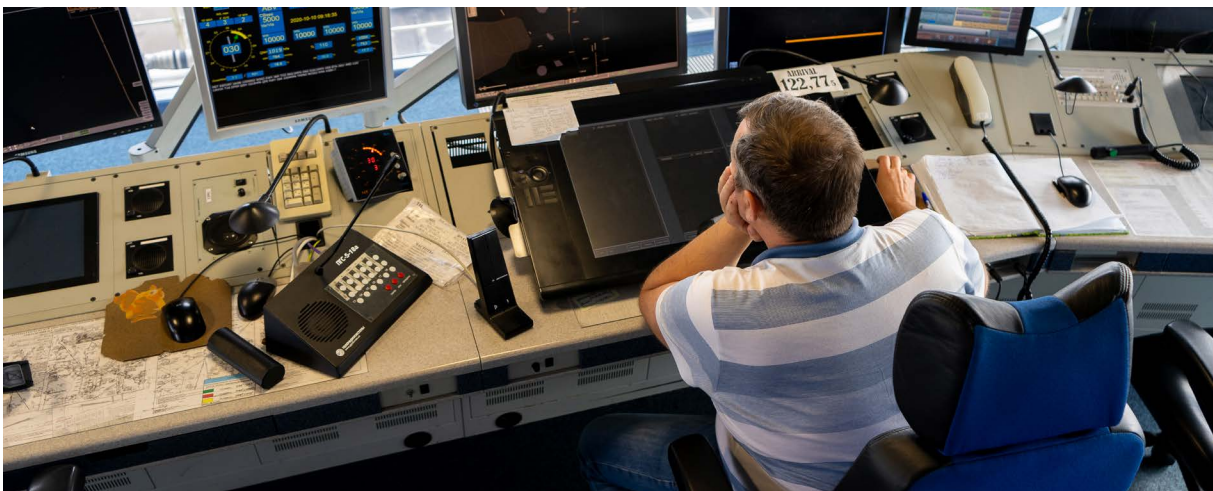
рад, што је поред обуке запослених условило и потребу за изменама знатног броја интерних докумената у оквиру SMATSA.

У новембру 2021. године, одржана је Међународна вежба VOLCEX21, која је обухватала симулацију вулканске активности са ерупцијом вулкана на Исланду и контаминације ваздушног простора изнад већег дела Европе вулканским пепелом. Пошто је вежбом обухваћен и FIR Београд, Међународни NOTAM биро учествовао је у вежби која је извођена у ваздушном простору Републике Србије, Црне Горе, као и у ваздушном простору изнад Јадранског мора изван територијалних вода Црне Горе до граница утврђених међународним споразумима.

Почетком децембра 2021. године, урађено је унапређење основног софтвера EAD – Release 14, што је довело до побољшања EAD услуге. Ово унапређење захтевало је да SMATSA заврши додатне припремне активности, као и процену утицаја ове промене на функционалне системе.

У последњем кварталу 2021. године, ради унапређења дистрибуције ваздухопловних публикација у електронском облику, вршене су припреме за прелазак на нови начин дистрибуције. Уместо досадашњег начина достављања, путем поште, публикације у електронском облику ће се од јануара 2022. године преузимати са заштићеног SMATSA сервера.

Крајем 2021. године започета је EAD транзиција статичких података са SDO на SDD, упознавањем са самим процесом транзиције, eAIP и графичких алата за израду ваздухопловних карата, као и представљањем самог Плана транзиције.



4.1.4 Унапређење MET услуга

У циљу одржавања високог нивоа безбедности, редовности и експедитивности ваздушне пловидбе, SMATSA пружа ваздухопловне метеоролошке услуге поштујући како националне, тако и међународне стандарде и регулативе.

26. фебруар 2021. године, означио је почетак оперативног коришћења апликативног софтвера за прогностичке радне станице са хардвером на локацији ЦКЛ Београд и АКЛ Београд. Могућности прогностичких функција у оквиру MET услуга значајно су унапређене тако што је извршена интеграција функција и података више разнородних система на којима се заснивају прогностичке MET услуге, а огледају се кроз следеће параметре: увид у OPMET податке, аналитичке приземне и висинске



карте, сателитске слике и прогностичке карте више прогностичких центара, омогућавање израде аналитичких карата, аутоматизацију верификације TAF-а, као и увођење могућности интегрисања аналитичког и прогностичког материјала, радарских слика, слика са панорамских камера и података са система за детекцију електричног пражњења у атмосфери на подручју Србије и Црне Горе.

У периоду од новембра 2017. па све до јуна 2021. године, регион је обележио Пројекат eGAFOR, покренут са циљем да се успостави прогноза која пилотима генералне авијације омогућава лако разумљиву MET информацију о условима на рути и шире.

У пројекту је учествовало седам MET провајдера: CCL (Хрватска) – иницијатор и водећи партнер пројекта, ARSO (Словенија), BHANSA (Босна и Херцеговина), OMSZ (Мађарска), ROMATSA (Румунија), SHMU (Словачка), SMATSA (Србија и Црна Гора). Индустијски партнер у Пројекту је био IBL (Словачка).

Остварен је планирани резултат eGAFOR пројекта. Прогноза метеоролошких појава опасних за ваздухопловство је хармонизирана и графички представљена, а корисницима је омогућен приступ путем web странице.

Током маја 2021. године урађена је имплементација продукта eGAFOR, а након завршетка регионалног Пројекта eGAFOR који је кофинансирала INEA (BSO.01.08.04 Пројекат eGAFOR), MET провајдери (учесници) у Пројекту eGAFOR учествују и у регионалној изради eGAFOR прогнозе.

Заједничка израда eGAFOR прогнозе покренута је као опциони Модул у оквиру EUMETNET Aviation Support Programme (ASP) чиме је MET провајдерима омогућено истовремено издавање хармонизоване прогнозе што унапређује безбедност летова, лак пренос знања, стручности и искуства из-

међу EUROCONTROL пробног програма (decision-making tools) и eGAFOR-а. Пробни програм EUROCONTROL заснован на систему развијеном током Пројекта eGAFOR (техничка платформа је део пробног програма EUROCONTROL), послужило је томе да сваки развој који се направи у оквиру једног програма може бити од користи за други.

Октобар 2021. године означио је почетак оперативног коришћења апликативног софтвера за прогностичке радне станице са хардвером за размену OPMET података у SMATSA и дистрибуцију података из овог система у међународну размену. Овим је успостављен NOC (National OPMET Center) Beograd, чиме су у SMATSA испуњени захтевани стандарди за међународну размену MET информација са ROC (Regional OPMET Centre) Vienna и, потом, успостављена размена. Наведеним је обухваћена и имплементација размене MET информација у IWXXM формату што омогућава да се MET информације за које је извор SMATSA на прописан начин достављају у оквиру System Wide Information Management (SWIM) инфраструктуре.

У периоду од 21. до 24. септембра 2021. године, одржан је 31. састанак METG/31 Метеоролошке групе (METG) у оквиру ICAO Европске групе за планирање ваздушног саобраћаја (EANPG).

У првој половини 2021. године одржан је низ састанака са представницима Ратног ваздухопловства и противваздухопловне одбране Војске Србије (РВ и ПВО), а циљем да се SMATSA упозна са потребама РВ и ПВО, а представници РВ и ПВО са MET услугама које је у могућности да пружи SMATSA. Као резултат ових саветовања успостављен је Споразум о координацији за пружање MET услуга између SMATSA и РВ и ПВО. У наредном периоду предстоји даље унапређење начина стављања на располагање MET информација корисницима у РВ и ПВО.



4.2 Унапређење сарадње са релевантним организацијама, регулаторним телима и државним органима



SMATSA континуирано спроводи активности које имају за циљ спровођење политика, одговарајућих регулатива и технолошких решења од значаја за пословање. Управо због тога, SMATSA је одлучно и током 2021. године радила на унапређењу партнерских односа и јачању сарадње са релевантним организацијама и корисницима услуга.

Када је у питању процес усаглашавања SMATSA са захтевима ATM/ANS и имплементације регулативе (EY) 2017/373, у првом кварталу 2021. године, SMATSA је радила на активностима усаглашавања и имплементације захтева за ATM/ANS услуге и функције у складу са захтевима регулативе (EY) 2017/373, што је резултирало тиме да је крајем марта ДЦВ издао нови сертификат за пружање ATM/ANS услуга и функција, а крајем децембра уследило је и признање АЦВ (након успешно спроведених заједничких надзорних провера током 2021. године).

Током новембра 2021. године, потврђена је усаглашеност захтева регулативе у Републици Србији кроз спровођење EASA стандардизационе инспекције у ДЦВ и SMASTA.

У јуну 2021. године, провера система квалитета у SMATSA, уз надзор сертификационе куће SGS Београд, спроведена је на следећим локацијама: SMATSA Training Centre (QMS), АКЛ Батајница (ATM, AIS, MET, CNS) и АКЛ Ниш (ATM, AIS, CNS). На основу успешне провере, потврђена је важност сертификата ISO 9001:2015 – систем менаџмента квалитетом.

Током маја 2021. године, тим проверавача EASA извршио је сертификациону проверу FSTD у Ваздухопловној академији, а у складу са регулативом (EY) 1178/2011 (Aircrew), која се односи на организацију за обуку пилота авиона и за дозволу за коришћење уређаја за симулирање летења (ATO/FSTD).

Ванредна провера EASA, извршена је током јула 2021. године, уз тим проверавача Maintenance Organisation (MO – Maintenance Organisation) услуга, а у складу са регулативом (EY) 1321/2014.



У јулу 2021.године, дошло је до укидања организационе јединице SAA (SMATSA Ваздухопловне академије), домена АТО, FSTD, МО и AD, као и престанак пружања услуга (извршено ревидирање процеса, документације и активности у оквиру система квалитета SMATSA).

Током новембра 2021. године, SMATSA је у оквиру ATM/ANS услуга и функција успешно сертифицирана за пружање AFIS услуге (ДЦВ је спровео сертификациону проверу 15. јула 2021).

4.3 Развој конкурентних комерцијалних услуга

Развој комерцијалних услуга се током година развијао и мењао унутар SMATSA, а током 2021. године фокус је био на пружању услуга калибраже за потребе корисника из региона и шире.

4.3.1 Калибража ЗРНС из ваздуха

SMATSA поседује све неопходне ресурсе, стручни кадар и савремену опрему, који омогућавају услуге калибраже земаљских радио-навигационих средстава (ЗРНС) из ваздуха, проверу летних процедура, као и услуге испитивања која се односе на одабир локације за постављање новог ЗРНС-а. У ту сврху се користи модеран ваздухоплов Hawker Beechcraft King Air 350 са уграђеном опремом за калибражу (AD-AFIS-260) који SMATSA користи за сопствене потребе, али и пружа услуге екстерним корисницима.

Услуге се пружају у складу са захтевима и препорукама који су дефинисани у документима Међународне организације за цивилну авијацију (International Civil Aviation Organization – ICAO) – Annex 10, Annex 14 и Doc 8071.

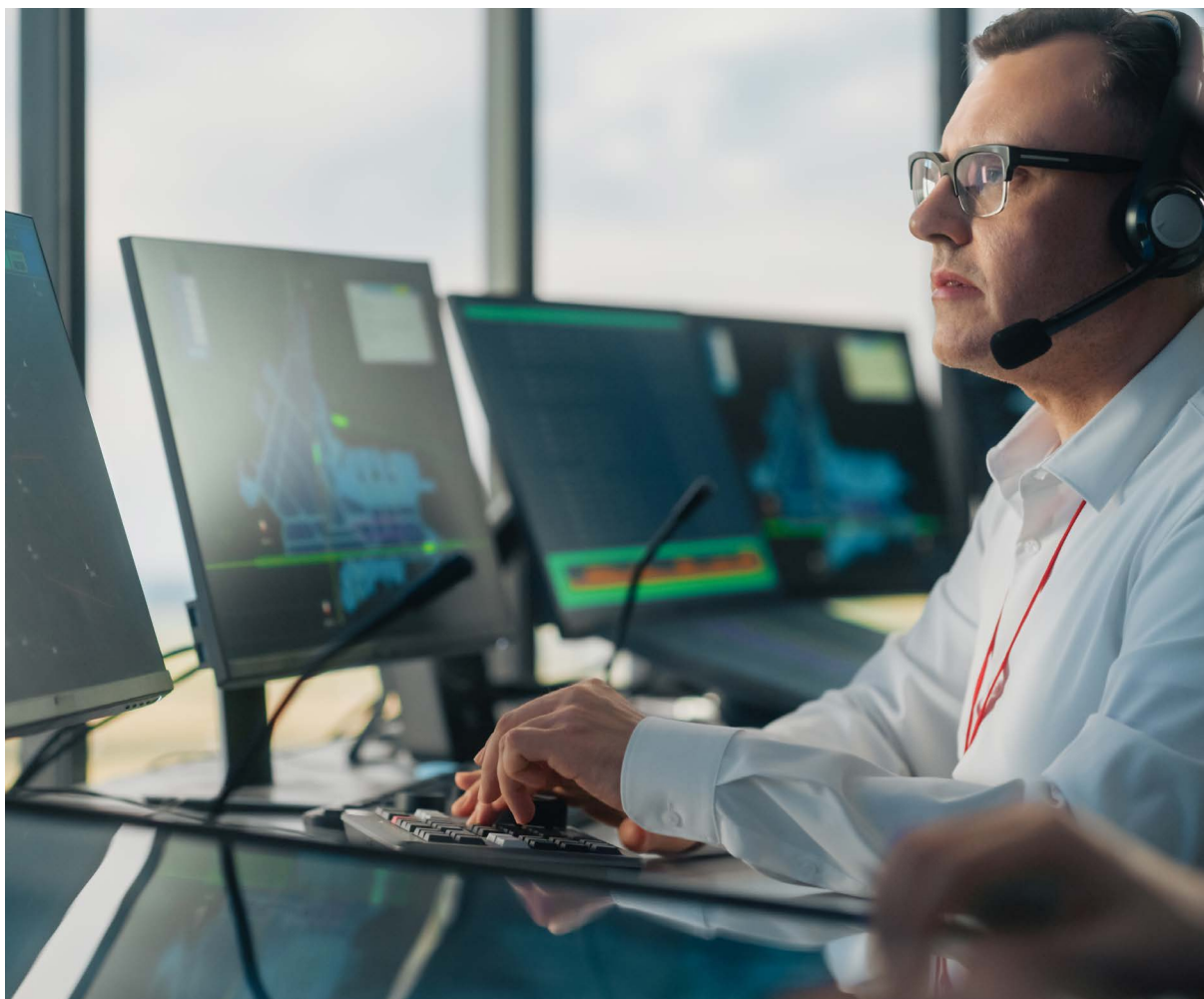
У 2021. години извршене су редовне и ванредне калибраже и валидације процедура из ваздуха по основу закључених уговора.

Годишњи план калибраже по средствима је остварен 110%. Реализовано је укупно 292 калибража, од чега 266 калибража према годишњем плану и 26 ванредних калибража. Од укупног броја калибража (266), 163 је реализовано према уговорима са екстерним корисницима.





4.4 Развој и унапређење система обуке



Што се тиче унапређења обуке кандидата, процедура и документације у систему обуке како аеродромских, тако и радарских контролора летења, током 2021. године обележиле су измене документације и израда сета нових Практикума и Каталога вежби за симулатор.

Активности по питању повећања капацитета VCS симулатора за потребе проширења 2D/3D симулатора, одложене су за наредни период.



4.5 Центар за обуку ANS особља

Центар за обуку ANS особља је овлашћени центар за школовање и усавршавање контролора летења, ваздухопловно-техничког и ваздухопловно-метеоролошког особља. Програми обуке усклађени су са захтевима ESARR, националном и међународном регулативом, као и са ICAO стандардима.

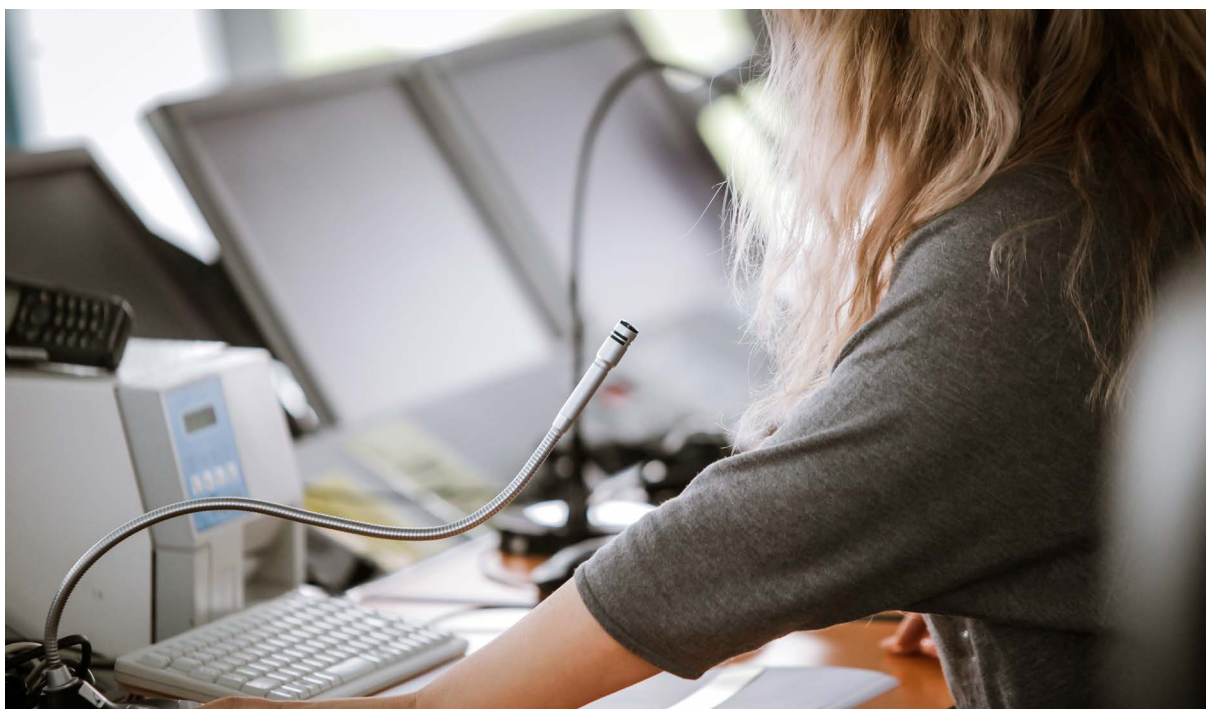
Центар за обуку ANS особља, осим школовања за сопствене потребе, пружа услуге обуке и екстерним корисницима, и то како организацијама, тако и појединцима.

Најзначајније обуке за сопствене потребе, реализоване у 2021. години, у складу са Планом извођења обука у Центру за обуку ANS особља, приказане су у наредној табели.

Током 2021. године, потписан је Уговор о дуалном моделу образовања и пословно-техничкој сарадњи између Контроле летења Србије и Црне Горе SMATSA Београд и Високе школе струковних студија Ваздухопловна академија. У складу са наведеним Уговором, договорено је да Центар за обуку ANS особља настави са спровођењем основне обуке (BASIC TRAINING) за стицање дозволе студента контролора летења/ дозволе контролора летења и одговарајућег овлашћења за будуће полазнике обуке националне класе контролора летења, а за потребе SMATSA.

Полазници обуке који ће бити на студијском програму по дуалном моделу образовања на Високој школи струковних студија Ваздухопловна академија, на студијском програму основних струковних студија – контрола летења за стицање звања струковни инжењер контроле летења, обучаваће се за добијање дозволе контролора летења и одговарајућег овлашћења ADI-GMC/AIR Београд и ADI-TWR Ниш.

Теоријска предавања из предмета основне обуке спроводиће се у просторијама Високе школе струковних студија Ваздухопловна академија, Београд.





Табела 1. Реализације обука у оквиру Центра за обуку ANS особља у 2021. години

Назив обуке	Број обука	Број полазника	Степен реализације и образложење
Почетна обука контролора летења (Initial Training (обука за ново/додатно овлашћење ADI у APP и ADI у APS/TCL))	7	95	Обуке су реализоване 100%. Спроведено 7 обука са 95 полазника.
Континуирана обука (обука освежења знања контролора летења и обука контролора летења из ваздухопловног енглеског језика) (Continuation Training)	48	284	Обуке су реализоване 100%. Спроведено 48 обука са 284 полазника.
Обука ваздухопловно-метеоролошког особља (MET Training)	1	4	Обука је реализована 50%. Планиране 2 обуке – реализована 1 обука са 4 полазника обуке
Остале обуке - Обука PVL за рад у Одељењу за KZA VP - Обука за инспектора верификатора за послове калибраже из ваздуха - Радионица ITO - Припрема и процена путем TEA теста	24	106	Обуке су реализоване 100%. Спроведено 24 обуке са 106 полазника.
Обука за посебна овлашћења инструктора за обуку на радном месту, синтетичком уређају за обуку и процењивача (OJTI/STDI/ASSE)			Обуке су реализоване 0%. Планирано 9 обука – реализовано 0. Обуке нису реализоване јер надлежне оперативне јединице нису спровеле тј. упутиле полазнике обуке за спровођење наведених обука током 2021. године.
Обука за CNS особље			Обуке су реализоване 0%. Планирана 1 обука – реализовано 0. Обука није реализована јер надлежне оперативне јединице нису упутиле полазнике обуке за спровођење наведене обуке током 2021. године.
Укупно обука/полазника	92	591	



4.5.1 Обуке у оперативним јединицама контроле летења

Поред обука које су реализоване у Центру за обуку ANS особља, током 2021. године спроведене су и обуке у оперативним јединицама, како је представљено у табели.

Табела 2. Обуке у оперативним јединицама контроле летења у 2021. години

Назив обуке	Степен реализације и образложење
Обука за стицање ACS LYBA овлашћења (ЦКЛ Београд)	Планирано 3 контролора летења, реализоване – 3, успешно завршене – 3. Процент успешности 100%
Обука за стицање APS-TCL LYBA овлашћења (ТКЛ Београд)	Планирано 3 контролора летења, реализоване – 3, успешно завршене – 3. Процент успешности 100%.
Обука за стицање ADI-GMC/AIR овлашћења (АКЛ Београд)	Планирано 4 контролора летења, реализоване – 4, успешно завршене – 2. Процент успешности 50%.
Обука за стицање ADI-TWR и APP LYNI овлашћења (АКЛ Ниш)	Планирано 7 контролора летења, реализовано – 7, успешно завршено – 7. Процент успешности 100%.
Обука за стицање ADI-TWR и APP LYBT овлашћења (АКЛ Батајница)	Планирано 3 контролора летења, реализоване – 3, успешно завршене – 3. Процент успешности 100%.
Обука за стицање ADI-TWR и APP LYKR овлашћења (АКЛ Краљево)	Планирано 2 контролора летења, реализоване – 2, успешно завршене – 2. Процент успешности 100%.
Обука за AFIS информатора (АКЛ Краљево)	Планирано 12 контролора летења, реализовано – 12, успешно завршено – 12. Процент успешности 100%.



4.5.2 SMATSA Ваздухопловна академија

SMATSA Ваздухопловна академија од средине 2021. године више није у саставу SMATSA. Уговор о преносу имовине Ваздухопловне академије у Вршцу на Републику Србију потписан је у Вршцу, чиме је овај центар за обуке постао део система формалног образовања. Потписивањем уговора, овај центар за обуке постао је Ваздухопловни тренинг центар за средње и високо дуално образовање, и уз Ваздухопловну академију у Београду и Високу школу струковних студија ваздухопловне академије у Београду, обезбедиће све потребне услове за образовање кадра за ваздухопловство и авиоиндустрију.

4.5.3 Развој конкурентних комерцијалних услуга у ваздушној пловидби

Током 2021. извршиле су се неопходне анализе у циљу доношења одлуке за рационализацију пословања SMATSA Ваздухопловне академије. Уследило је и прибављање одговарајућих закључака Владе Републике Србије ради добијања основа/сагласности за упис права својине на објектима и на земљишту у евиденцију о непокретностима, као и имплементација усвојених статусних одлука у вези са SMATSA Ваздухопловном академијом.

На основу урађених анализа и потписивањем Споразума о преносу власништва на Републику Србију, SMATSA Ваздухопловна академија од средине 2021. године више није у саставу SMATSA.



4.6 Унапређење друштвене одговорности и заштита животне средине

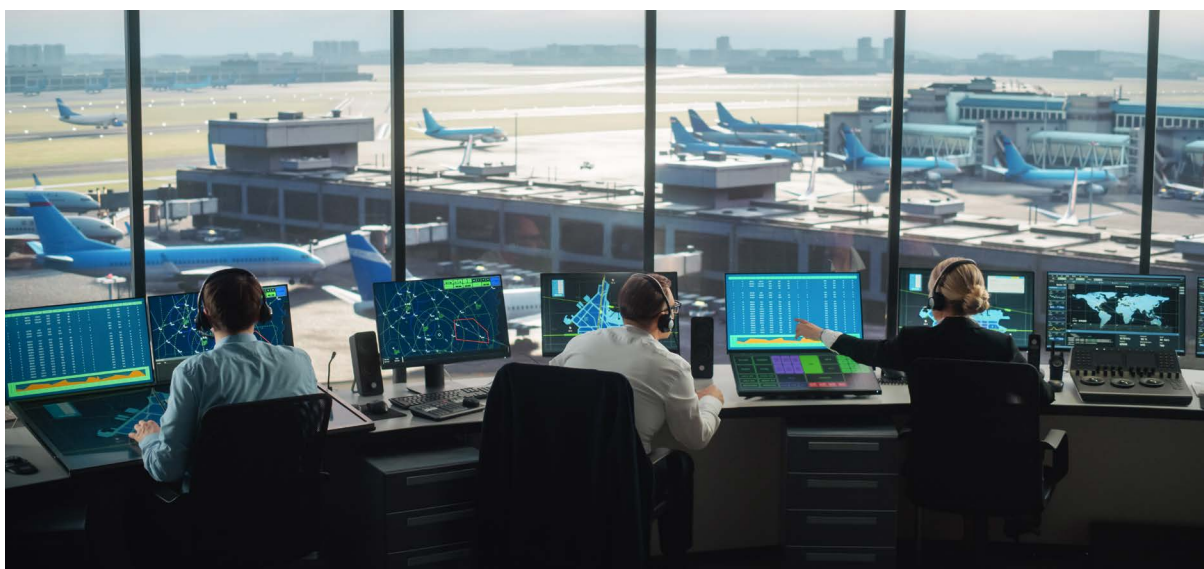
Током 2021. године тим проверача сертификационе куће Societe Generale de Surveillance (SGS) из Београда спровео је редовну годишњу надзорну проверу система менаџмента квалитетом (QMS) и система менаџмента животном средином (EMS). Ова активност подразумевала је интегрисану годишњу надзорну проверу QMS и EMS система у циљу одржавања важности издатих ISO 9001:2015 QMS и ISO 14001:2015 EMS сертификата.

Годину 2021. је обележило више значајних активности у вези са заштитом животне средине. Пре свега, у циљу реализације акционог плана балансираног приступа у управљању буком, формиран је Саветодавни одбор за заштиту животне средине и социјална питања (ESAC), који води Београдски аеродром, а учесници одбора су представници заинтересованих страна на комплексу аеродрома, као и представници министарства, ДЦВ и локалних самоуправа. Први састанак је одржан на тему изграђеног насеља Радио фар и детаљног плана регулације за насеља у близини аеродрома. Осим тога, настављене су активности у вези са иницијативом која има за циљ смањење емисије угљендиоксида, захваљујући примени поступака континуалног прилаза CDO, као и применом директних рута у заједничком ваздушном простору SECSI FRA.

У 2021. години SMATSA је генерисала 24.679 тоне отпада, од чега 13.708 тона опасног. Процент количине отпада који се предаје на неки вид поновне употребе је преко 90%. У SMATSA се прате трендови у односу количине генерисаног опасног и неопасног отпада. Такође, прате се и видови коначног поступања са отпадом где оператери који преузимају отпад сертификатом потврђују начин поновне употребе, односно рециклаже.

4.7 Унапређење система управљања безбедношћу

Крајем 2021. године, на захтев пружаоца услуга Северне Македоније (M-NAV), експерти SMATSA у пољу управљања безбедношћу спровели су проверу (Safety Survey) и усклађеност имплементираних Система управљања безбедношћу M-NAV са регулаторним захтевима EU No 1035/2011.





4.8 Унапређење успешности система организације и управљања ресурсима

У циљу унапређења успешности система организације настављен је интензиван рад на имплементацији информационог система за корпоративно пословање SMATSA.

Током 2021. године уложен је велики труд на изради софтверског решења за планирање и праћење реализације пословања, чија се коначна реализација и пуштање у рад очекује у 2022. години. Поред тога, развијени су дељени каталози и сервиси као основ за успостављање централног интеграционог процеса, који представља предуслов за успешну имплементацију новог информационог система SMATSA.

4.9 Развој и унапређење људског потенцијала

Током 2021. године запослени унутар SMATSA су ангажовањем и доношењем благовремених процедура пружили велику подршку у процесу сузбијања ширења COVID-19. У циљу спречавања ширења заразе COVID-19, спроведене су следеће активности:

- припрема предлога мера за спречавање ширења COVID-19;
- припрема одговарајућих одлука на основу којих су усвојене мере спровођене;
- евиденција и праћење здравственог стања запослених који су били заражени или су били у блиском контакту са зараженим особама;
- пружање стручне помоћи у циљу унапређења мера за спречавање ширења COVID-19.

Што се тиче унапређења и реализације процеса израде докумената организације и систематизације, током јануара 2021. године, завршена је израда базе/електронске верзије Каталога задатака и Каталога послова.

Активности као што су утврђивање начина и принципа ажурирања електронске верзије докумената организације и систематизације одложене су услед избијања пандемије COVID-19.

Успостављање методологије за подизање нивоа задовољства запослених је одложено за наредну годину, као и дефинисање субјеката и начина извештавања у оквиру Развоја и имплементације метода којима ће се континуирано прикупљати информације о задовољству запослених.

Током 2021. године, успостављен је систем управљања замором као и идентификовање узрока и опасности од појаве замора.

Активности као што су успостављање методологије за подизање нивоа задовољства запослених, развој и имплементација метода прикупљања података о грешкама у раду и њиховој анализи и дефинисање методологије прикупљања података о грешкама у радној средини су одложене због недовољно прикупљених информација по основу пријављивања догађаја и обраде података, пристиглих крајем 2021. године.



Током новембра 2021. године пристигли су и подаци у вези са идентификовањем извора, узрока и најчешћих типова грешака у радној средини, што је условило померање рока за израду процедура о управљању грешкама у радној средини, имплементирање методологије анализе прикупљених података и израду предлога превентивних мера за минимизирање настајања грешака. Рок за почетак реализације ових активности је одложен за наредну годину.

4.10 Показатељи ефикасности пословања

4.10.1 Показатељи и циљеви у односу на Шему оствареног учинка

4.10.1.1 Безбедност

Стање система управљања безбедношћу пружаоца услуга у ваздушној пловидби заснива се на праћењу безбедносних индикатора (SMS индикатори) дефинисаних у оквиру Шеме оствареног учинка којима се оцењује:

1. Ефикасност система управљања безбедношћу;
2. Ниво употребе RAT методологије и
3. Ниво примене културе правичности и поверења (Just Culture).

С обзиром на то да регулатива која се односи на Шему оствареног учинка још увек није обавезујућа за Републику Србију и Црну Гору, SMS индикатори прате се у циљу припреме за имплементацију регулативе у правни систем која се очекује у наредном периоду.

Ниво безбедности у систему SMATSA заснива се на оцени и праћењу безбедносних индикатора установљених у различитим деловима система, а у складу са прихватљивим нивоом безбедности који су дефинисали Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије и Агенција за цивилно ваздухопловство Црне Горе. Вредности безбедносних индикатора за 2021. годину представљене су у наредним табелама.





Табела 3. Циљане и остварене вредности SMS индикатора по захтеву ДЦВ за 2021. годину

Група SMS индикатора		Остварен ниво безбедности
I.1.	Ефективност система управљања безбедношћу <i>SMS Effectiveness</i>	1. Управљање политиком безбедности и безбедносним циљевима; D 2. Управљање безбедносним ризицима; D 3. Безбедносне гаранције; D 4. Унапређење безбедности; D 5. Безбедносна култура. B
I.2.	Ниво употребе RAT методологије <i>Application of RAT Methodology</i>	1. Нарушавање безбедног раздвајања ваздухоплова: 1. RAT A4; YU-BSR/GZP9631 01.07.2021. 2. RAT B2; QTR84K/WUK1196 06.09.2021. 3. RAT C2; YU-DPM/ASL38R 21.06.2021. 4. RAT C4; VV/ ASL16T 21.06.2021. 5. RAT C5; YU-DDI/FDB9YD 21.07.2021. 6. RAT C3; YU-PZM/SWR199E 24.07.2021. 7. RAT C4; CFG5XV/ASL38B 31.08.2021. 8. RAT C5; KLM1906/AFR91QD 06.09.2021. 9. RAT C5; TRK8/Z3-MKD 04.11.2021. 10. RAT C4; ASL98A/ASL73F 05.11.2021. 11. RAT C2; YU-DSU/YU-DSR 20.10.2021. 12. RAT C3; ASL18W/QTR31J 08.11.2021.
I.3.	Ниво примене културе правичности и поверења <i>Application Just Culture (Safety Culture)</i>	B

Табела 4. Циљане и остварене вредности индикатора безбедности по захтеву ДЦВ за 2021. годину

Група индикатора озбиљности догађаја са утицајем АТМ-а на нивоу SMATSA		Остварен и Прихватљив ниво безбедности
I-4	Број удеса са утицајем АТМ-а у FIR Београд <i>ATM caused Accidents</i>	Нула (0) удеса са уделом АТМ <i>прихватљива вредност је 0.0030</i>
I-5	Број озбиљних незгода са утицајем АТМ-а у FIR Београд <i>ATM caused Serious Incidents</i>	Нула (0) озбиљних незгода са уделом АТМ <i>прихватљива вредност је 3</i> Аларм 2
I-6	Број битних незгода са утицајем АТМ-а у FIR Београд <i>ATM caused Major Incidents</i>	Једна (1) битна незгода са уделом АТМ <i>прихватљива вредност је 15</i> Аларм 11
I-7	Број значајних незгода са утицајем АТМ-а у FIR Београд <i>ATM caused Significant Incidents</i>	Пет (5) значајних незгода са уделом АТМ <i>прихватљива вредност је 30</i> Аларм 22



Табела 4. Циљане и остварене вредности индикатора безбедности по захтеву ДЦВ за 2021. годину

Група АТМ Индикатора за праћење одређене врсте догађаја		Остварен и Прихватљив ниво безбедности
I-8	Број <i>RWY/TWY Incursion</i> са утицајем АТМ-а	(0 RWY) (1 TWY) 5
I-9	Број <i>RWY Excursion</i> са утицајем АТМ-а	(0) 5
I-10	Број <i>Separation Minima Infringement</i> и <i>Inadequate separation</i> са утицајем АТМ-а и простору надлежности ЦКЛ Београд (ACC+TER)	(5) 15
I-11	Број <i>Separation Minima Infringement</i> и <i>Inadequate separation</i> , са утицајем АТМ-а у простору надлежности аеродромских КЛ	(3) 10
I-12	Број <i>Airspace infringement</i> са утицајем АТМ-а	(0) 15
I-13	Остали догађаји са утицајем АТМ-а категорије С и више (као што су <i>Missed approach /go-around/Rejected T/O</i> и сл.)	(0) 25
Група CNS индикатора (АТМ специфични догађаји)		Остварен и Прихватљив ниво безбедности
I-14	Број отказа DPS (систем <i>TopSky</i>)	Просечно 0 кварова годишње <8 догађаја (кварова) годишње
I-15	Укупно трајање прекида рада SSR радарских станица	Вредност индикатора је 1.82 мин. <500 минута годишње
I-16	Укупно трајање прекида рада PSR радарских станица	Вредност индикатора је 46.75 мин. <2000 минута годишње
I-17	MTBO – средње време између отказа LLZ ILS-a 12 (CAT III)	MTBO[h]= 8760 >4.500 часова годишње
I-18	MTBO – средње време између отказа LLZ ILS-a 30 (CAT I)	MTBO[h]= 2918 >1.500 часова годишње
I-19	Број губитака или деградација једне или више радних фреквенција	Просечно 5.66 прекида сервиса на годишњем нивоу <50 догађаја годишње
Група ASM-ATFCM индикатора капацитета		Остварен и Прихватљив ниво безбедности
I-20	FUA – Процент искоришћености захтеваних алокација ваздушног простора (Процент искоришћених захтева за алокацију ваздушног простора у односу на њихов укупан број)	76,04% Вредности се не прописују већ се прати тренд.
I-21	Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисано АТМ-ом (Average Delay per IFR Movement)	0,00554 минута по IFR лету <0.1 минута/ IFR лету



Табела 5. Прихватљиви и остварени сигурносни (процесни) индикатори за 2021. годину по захтеву АЦВ

Догађаји са директним АТМ учешћем (Група АТМ индикатора)		Остварено	Испуњен / није испуњен прихватљив ниво сигурности
SI.1	Број несрећа са уделом АТМ-а <i>ATM caused Accidents</i>	Нула (0) несрећа са уделом АТМ	0.0029
SI.2	Број озбиљних незгода са уделом АТМ-а <i>ATM caused Serious Incidents</i>	Нула (0) озбиљних незгода са уделом АТМ	2 Аларм 1
SI.3	Број битних незгода са уделом АТМ-а <i>ATM caused Major Incidents</i>	Нула (0) битних незгода са уделом АТМ	24 Аларм 18
АТМ специфични догађаји (Група CNS индикатора)		Остварено	Испуњен / није испуњен прихватљив ниво сигурности
SI.4	Број губитака или деградација једне или више радних фреквенција (земља-ваздух)	3 губитка сервиса на годишњем нивоу	ИСПУЊЕН
SI.5	Доступност надзорне функције рада SSR радарских станица	Ковиона – без прекида Муртеница – 1.22 минута Кошевац – без прекида Српска Гора – без прекида	ИСПУЊЕН
SI.6	Доступност надзорне функције рада PSR радарских станица	Ковиона 0.27 минута Муртеница 70.93 минута Српска Гора – без прекида	ИСПУЊЕН
SI.7	Доступност функција за обраду података и дистрибуцију	0 кварова	ИСПУЊЕН
SI.8	Доступност навигацијске функције LOC TIV	Није било отказа – МТВО[h] = /	ИСПУЊЕН
SI.9	Доступност енергетских система	Није било потпуног прекида електроенергетског напајања оперативних уређаја (Расположивост 100%)	ИСПУЊЕН
SI.10	Угрожавање сигурности (безбедности) АТМ система	Ометање ласером – 6 Неприхватљиво понашање путника у ваздухоплову – 3	ПРАТИ СЕ



Табела 6. Прихватљиве и остварене вредности индикатора ризика операција по захтеву АЦВ за 2021. годину

RISK	SPI	Тренутна вредност	Неприхватљива вредност
Total Performance – Подразумева групу индикатора која представља праћење броја несрећа и озбиљних незгода са и без утицаја ATM GA – General Aviation – Општа авијација CAT – Commercial Air Transport – Комерцијални авио-транспорт.	CAT Fatal Accidents – Несреће са фаталним исходом	0	>0
Runway Excursion – ПОДРАЗУМЕВА СЕТ ИНДИКАТОРА КОЈИ КАО Предводници могу водити ка догађају RE. Наведени индикатори се, пре свега, прате због специфичности LYTV, одсуства RESA-а, локалних временских услова и слично.	GA Fatal accidents – Несреће са фаталним исходом	0	>0
	Para Fatal accidents – Несреће које нису са фаталним исходом	0	>0
	CAT Serious incidents – Озбиљне незгоде	0	>0
	CAT Ground accidents – Незгоде на писти	0	>0
	Unstabilized approach – Нестабилно прилажење	7	^
	Rejected take off – Одбијено узлетање	1	3+
	Deep landing events – Догађаји на земљи	0	3+
	Other abnormal runway contact – Друге неуобичајене активности на писти	0	3+
	Adverse weather in approach causing MA – Временске неприлике на приласку / слетању	0	^
	Relevant tech: Landing gear / trust reversers/ flaps malfunction / brakes – Потешкоће са опремом за слетање	6	3+
	(E)GPWS warning	0	^
	Terrain warning – Упозорење на терен	0	3+
	Glide Slope deviation – Девијација током летења	0	3+
	Incorrect altimeter settings – Нетачна подешавања висинометра	0	3+
	Position / navigation errors – Грешке у позицији / навигацији	0	3+
	Map /charts / FMS errors – Грешке у мапама	0	3+
	Relevant Tech: e.g. RADALT – Грешке техничке природе	0	3+
Below MSA – Лет испод минимално предвиђене висине и разажине између ваздухоплова	0	3+	
Level bust – Одступање од задате висине	0	3+	
ACAS / TCAS warning – Упозорење на минималну сепарацију или нарушавање простора ваздухоплова у лету	0	^	
Airspace infringement – Кршење ваздушног простора	3	^	
(Hi Risk) Loss of Separation – Губитак сепарације ваздухоплова	2	3+	
CFIT – контрола ваздухоплова приликом слетања на терен Control Flight into Terrain			
MAC – догађаји који се дешавају у лету Midair Collision			



Табела 6. Прихватљиве и остварене вредности индикатора ризика операција по захтеву АЦВ за 2021. годину

RISK	SPI	Тренутна вредност	Неприхватљива вредност
LOC-I Loss of Control – In flight	<i>Overspeed or low speed event – Догађаји услед превелике или сувише мале брзине</i>	0	^
	<i>Turbulence, wake vortex, wind shear, thunderstorm, lightning strike – Турбленције, удари грома, бочни удари ветра</i>	0	^
	<i>Icing, anti-icing – Лед, одлеђивање</i>	0	3+
	<i>Weight and balance errors – Проблеми услед тежине или баланса</i>	0	3+
	<i>Flight control system failures – Грешке у систему контроле летења</i>	0	3+
	<i>Abnormal state of aircraft (attitude, bank, pitch, configuration) – Неуобичајено стање ваздухоплова</i>	0	3+
	<i>Relevant tech: e.g. FCS, technical occurrences – Проблеми техничке природе</i>	29	3+
	<i>Loading errors – Помешкоће приликом пуњења</i>	0	3+
Runway Incursion – догађаји на писти	<i>Birdstrike – Судар / удар птица и ваздухоплова</i>	41	^
	<i>Animals on rwy – Животиње на писти</i>	2	^
	<i>Aircraft on rwy – Ваздухоплов на писти</i>	0	3+
	<i>Vehicle / person on rwy – Возило / особа на писти</i>	0	3+
Aircraft Unsafe Environment – небезбедна средина ваздухоплова Подразумева индикаторе који прате догађаје узроковане појавом ватре и дима на ваздухоплову и декомпресије.	<i>Fire or smoke in the aircraft – Ватра или дим у ваздухоплову</i>	0	3+
	<i>Decompression – Декомпресија ваздуха</i>	0	3+
External Interference – екстерни фактори Подразумева индикаторе који се прате у делу операција дронава, ласерског ометања и сигурност информационих и комуникационих система.	<i>Lasers – Ласери</i>	6	3+
	<i>Drones – Дронови</i>	0	3+
	<i>Cyber security – Сајбер обезбеђивање</i>	0	3+
ATM technical – технички проблеми у систему контроле летења Подразумева догађаје у вези са отказима техничких система контроле летења.	<i>Occurrences related to CNS – Догађаји повезани са CNS</i>	1	^
GA – General Aviation – општа авијација Индикатори који се одвојено прате од првог сета индикатора.	<i>Accidents (non fatal) – Незгоде без фаталног исхода</i>	0	^
Paraglider - парагладинг Индикатори који се одвојено прате од првог сета индикатора.	<i>Accidents (non fatal) – Незгоде без фаталног исхода</i>	0	^



4.10.1.2 Трошковна ефикасност

Јединица рутне накнаде за зону наплате „Србија-Црна Гора-КФОР“ за 2021. годину одобрена је и усвојена на седници Проширене комисије (Enlarged Committee) EUROCONTROL одржаној у новембру 2020. године. Одлуком Проширене комисије бр. 20/166 од 26.11.2020. године (Прилог 2) утврђена је висина јединице рутне накнаде од 41,45 ЕУР (*National Unit Rate*), односно 41,74 ЕУР (*Global Unit Rate*) која укључује административну таксу EUROCONTROL.

За разлику од претходних година, у 2021. години није дошло до одступања вредности месечно усклађиване јединичне цене рутне накнаде, како за зону наплате „Србија-Црна Гора-КФОР (41,45 ЕУР), тако и за вредност рутне накнаде, која је припадала искључиво делу SMATSA (34,66 ЕУР). То је последица, пре свега, минималне осцилације у кретању курса РСД у односу на ЕУР у прошлој години.

4.10.1.3 Капацитет

Индикатор капацитета оцењује ефикасност пружања услуге у простору надлежности пружаоца услуга у ваздушној пловидби. Ефикасност се оцењује на основу просечног времена кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисаног АТМ-ом. Индикатор обухвата све IFR летове у FIR Београд, за које се утврђује кашњење генерисано радом пружаоца услуга у ваздушној пловидби. Из података о кашњењу и о укупном броју летова прорачунава се вредност индикатора. Индикатор је изражен као апсолутна вредност и прати се на годишњем нивоу.

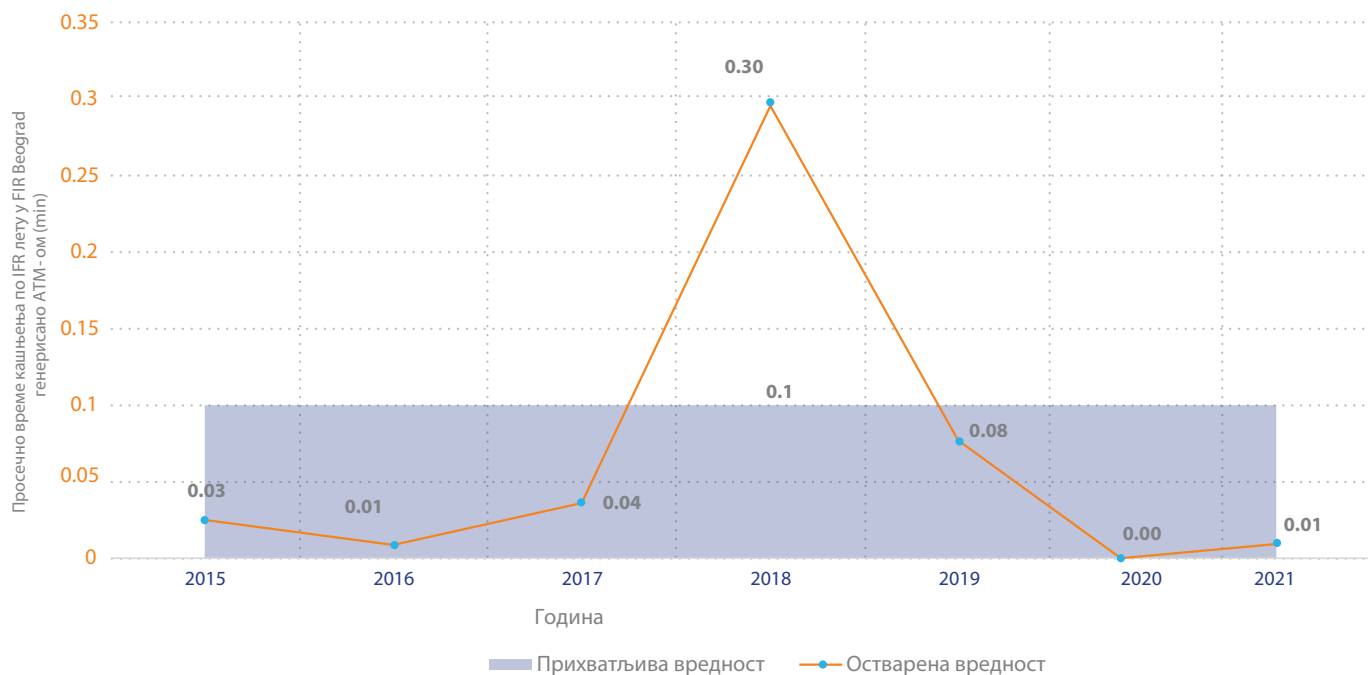
Индикатори капацитета и њихове прихватљиве вредности, ваздухопловне власти Републике Србије су дефинисале на националном нивоу у документу Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, „Ваздушна пловидба у Републици Србији, индикатори безбедности и капацитета и прихватљиви нивои безбедности до 2021. године“.

Прихватљива и остварена вредност индикатора капацитета за 2021. годину наведена је у наредној табели.

Табела 7. Вредности индикатора капацитета у 2021. години³

Индикатор капацитета	Прихватљива вредност	Остварена вредност
Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисано АТМ-ом	<0,1 минут/ IFR лету	0,01 минута/ IFR лету

³ Извор података: European ANS Performance Data Portal (<http://ansperformance.eu/>).



Слика 16.

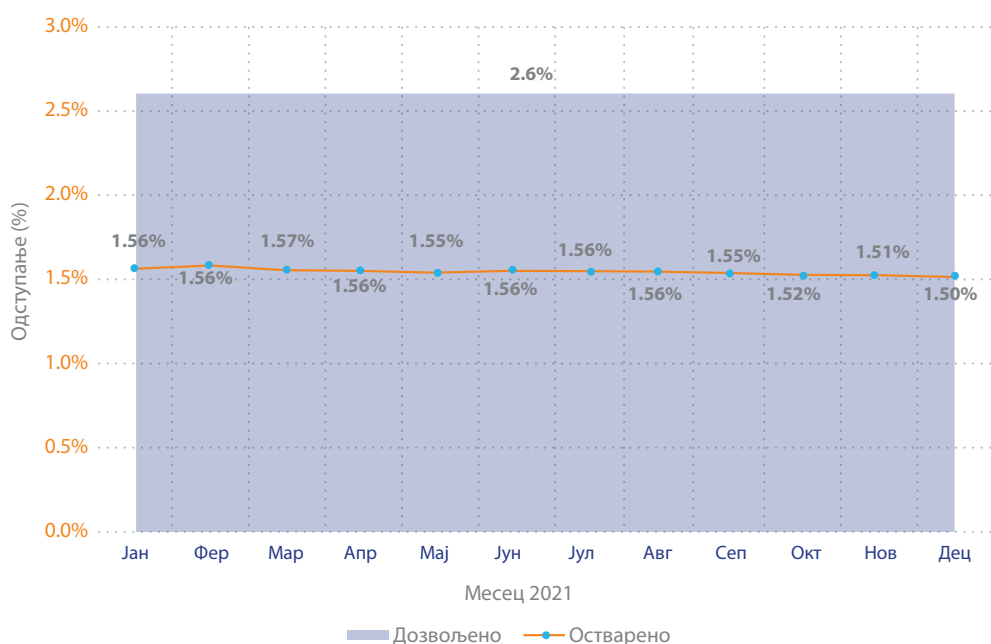
Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисано АТМ-ом у периоду од 2015. до 2021. године

4.10.1.4 Заштита животне средине

Ниво заштите животне средине оцењује се на бази просечне ефикасности хоризонталног лета, индикатора препознатог у уредбама које се тичу Шеме оствареног учинка, у оквиру регулативе Јединственог европског неба. Остварене вредности поменутих индикатора се прате на основу података EUROCONTROL - Performance Review Unit (PRU).

Циљне вредности индикатора дефинисане су на следећи начин:

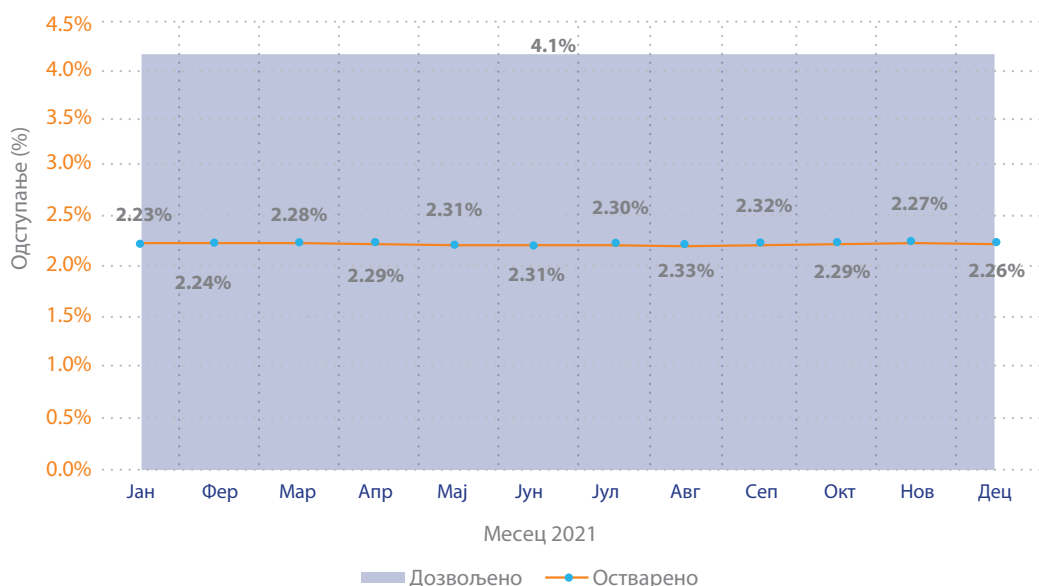
1. Индикатор одступања стварне путање лета у односу на путању по великом кругу (KEA – *Key performance Environment indicator based on Actual trajectory*). Просечна ефикасност хоризонталног лета представља одступање стварне путање лета од 2,6% у односу на путању по великом кругу.



Слика 17.

КЕА – индикатор одступања стварне путање лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2021. години⁴

- Индикатор одступања путање у последњем поднетом плану лета у односу на путању по великом кругу (КЕР – *Key performance Environment indicator based on last filed flight plan*). Просечна ефикасност хоризонталног лета представља одступање последње достављене путање лета од 4,1% у односу на путању по великом кругу.



Слика 18.

КЕР – индикатор одступања путање у последњем поднетом плану лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2021. години⁵

⁴ Извор података: European ANS Performance Data Portal (<http://ansperformance.eu/>).

⁵ Извор података: European ANS Performance Data Portal (<http://ansperformance.eu/>).



4.10.2 Показатељи квалитета пружених услуга

Спровођење анализе циљева квалитета SMATSA врши се у периоду од годину дана. На основу анализе испуњености циљева квалитета за 2021. годину, резултати су представљени на састанку Комитета за менаџмент система (QMS).

Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2021. годину

Услуга	Циљ	Планирано	Остварено	Образложење
АТМ	Просечно кашњење по IFR лету које је генерисала SMATSA на годишњем нивоу	Мање од 0.095 минута	ДА	Према извору EUROCONTROL NMOC базе података (Traffic and Delay per Country) током 2021. године просечно кашњење по једном IFR лету које је генерисала SMATSA износило је 0.00554 минута (укупно 2,538 минута за 458,380 летова).
	Процент ваздухоплова који полећу из простора надлежности SMATSA у оквиру временске толеранције издатог слота	Већи од 83%	ДА	Према извору EUROCONTROL NMOC базе података (Daily Slot Adherence to ATFM Slots per ADEP) током 2021. године остварена је вредност од 91.2% ваздухоплова који полећу из простора надлежности SMATSA у оквиру временске толеранције издатог слота, на годишњем нивоу.
	Број озбиљних инцидената, за које је анализом утврђено да их је узроковао АТМ	Мањи од 5	ДА	Увидом у базу догађаја која се води у одељењу SAF.00 за 2021. годину је утврђено да је пријављено укупно 480 догађаја, од којих је 22 захтевало даљу анализу SAF.00. У истом периоду забележен је један удес ваздухоплова без утицаја АТМ. Догодила су се два озбиљна инцидента у 2021. години. Озбиљних инцидената са утицајем АТМ није било.



Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2021. годину

Услуга	Циљ	Планирано	Остварено	Образложење
CNS	Системска расположивост техничких уређаја и система у надлежности SMATSA који непосредно утичу на пружање услуга	A(t) = 99,9%	ДА	У процедури Праћење стања техничких уређаја, система и сервиса, CNS.PROC.009, дефинисане су укупна расположивост (када се при прорачуну узимају у обзир кварови, планирана искључења и спољни фактори) и системска расположивост (када се при прорачуну узимају у обзир само кварови). И поред наведених изузетака у одступању од жељених вредности системске расположивости за системе у надлежности SMATSA, а услед примењене појединачне и групне редувантности CNS уређаја и система, током 2021. године, може се сматрати да је за све уређаје, системе и сервисе који непосредно утичу на пружање услуга циљ квалитета из домена CNS испуњен.
MET	Тачност прогноза за аеродром (TAF)	Према ICAO Annex 3, Attachment B	ДА	Резултати анализе остварења прогноза за аеродром (TAF): за LYBT 91.54%, за LYBE 92.93%, за LYVR 87.91%, за LYKV 91.21%, за LYNI 92.21%, за LYUZ 87.45%, за LYPG 96.48%, за LYTV 93.78%, односно 91.70% просечно за све аеродроме чиме је постигнута пожељна оперативна тачност дата у ICAO Annex 3, Attachment B.
AIS	Оцена квалитета података (Q)	Већа од 0,77	ДА	Оцењивање квалитета је спроведено на узорку од 100 података. Просечна оцена за овај узорак износи 0.984.
TRE	Оствареност броја часова теоријске наставе за текућу годину за сваку започету групу кандидата у Центру за обуку ANS особља	100%	ДА	Часови теоријске обуке су реализовани у складу са одговарајућим Решењима за одвијање обуке.
	Оствареност броја часова практичне обуке за текућу годину за сваку започету групу кандидата у Центру за обуку ANS особља	100%	ДА	Часови практичне обуке су реализовани у складу са одговарајућим Решењима за одвијање обуке.



Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2021. годину

Услуга	Циљ	Планирано	Остварено	Образложење
АТО	Процент реализованих часова теоријске наставе у односу на планирани број часова за текућу годину за сваку започету групу кандидата у SMATSA Ваздухопловној академији	100%	НЕ	Након преузимања SMATSA Ваздухопловне академије, обустављено је праћење обима испуњења циљева квалитета за АТО домен.
	Поштовање планираних рокова завршетка теоријске обуке за текућу годину у SMATSA Ваздухопловној академији	100%	НЕ	
	Процент реализованих сати налета у односу на планирани број сати летења за текућу годину за сваку започету групу кандидата у SMATSA Ваздухопловној академији	100%	НЕ	
	Поштовање планираних рокова завршетка летачке обуке за текућу годину у SMATSA Вазд. академији	100%	ДА	



Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2021. годину

Услуга	Циљ	Планирано	Остварено	Образложење
CAL	Реализација годишњег плана калибраже	100%	ДА	Годишњи план калибраже по средствима је остварен 110%. Реализовано је укупно 292 калибража, од чега 266 калибража према годишњем плану и 26 ванредних калибража. Од укупног броја калибража (292), 163 је реализовано према уговорима са екстерним корисницима.
МО	Испуњеност радних норми изражених у процентима у односу на норме које је прописао произвођач ваздухоплова	100%	ДА	Након преузимања SMATSA Ваздухопловне академије, обустављено је праћење обима испуњења циљева квалитета за МО домен.
МО	Максималан „Down Time“ због техничке неисправности ваздухоплова које користи SMATSA Ваздухопловна академија на годишњем нивоу	Мањи од 120 радних дана	ДА	



4.10.3 Додатни показатељи успешности

Поред показатеља успешности обухваћених европском и домаћом регулативом, односно циљевима квалитета, SMATSA прати успешност пословања одређених области на основу интерно утврђених индикатора пословања. Вредности додатних индикатора у односу на постављене циљеве приказани су у наредној табели.

Табела 9. Додатни показатељи / индикатори успешности у 2021. години

Индикатори	Циљна вредност за 2021.	Остварено
СТО 01 – Унапређење управљања ваздушном пловидбом		
Број преоптерећења која су пријавили контролори летења	< 20 годишње	0
Поштовање слотова на аеродрому Београд (LYBE)	> 83%	89,1%
Поштовање слотова на аеродрому Тиват (LYTV)	> 83%	96,8%
Поштовање слотова на аеродрому Подгорица (LYPG)	> 83%	99,3%
Поштовање слотова на аеродрому Ниш (LYNI)	> 83%	98,0%
Оцена квалитета ваздухопловних података	> 0,77	0,948
Број приговора корисника AIS услуга	< 10 годишње	7
СТО 03 – Развој конкурентних комерцијалних услуга		
Број пројеката повезаних са SESAR	> 1	2
Број састанака одржаних по години са представницима контрола летења у окружењу	> 2	6
Број пројеката унутар централизованих сервиса	> 2	N/A
СТО 04 – Унапређење друштвене одговорности и заштита животне средине		
Процент количине отпада који се предаје на неки вид поновне употребе или рециклаже у односу на укупну количину отпада	60%	90%
СТО 06 – Унапређење успешности система организације и управљања ресурсима		
Реализација плана набавки	>80%	
СТО 07 – Унапређење и развој људског потенцијала		
Просечан број дана у години по запосленом проведених на конференцијама или креативним радионицама	> 1,5	
Просечан број дана у години проведених на обуци за оперативна радна места (изражено по особи)	> 3	



05



Информационе технологије

У оквиру информационих технологија током 2021. године реализован је велики број активности које су допринеле аутоматизацији процеса, заштити података и корпоративне мреже и поједностављењу свакодневних активности и послова. Локално развијена апликација „Планирање пословања SMATSA“, током године је унапређена новим функционалностима, као што су: генерисање анекса Пословног плана и извештаја за план набавки, временско померање milestone-ова и предмета уговора, приказ корисника који је креирао и последњи мењао зависни трошак у апликацији, сортирање и филтрирање табеларних приказа код трошкова и инвестиција, итд.

У оквиру израде Информационог система SMATSA, током године је активно рађено на следећим компонентама:

- Doculibrium – електронска писарница и радни простори;
- Планирање и праћење реализације пословања – учешће у тиму за имплементацију решења и информациону инфраструктуру;
- СРР – израда дељених каталога, израда сервиса и ауторизација и аутентификација корисника.

У циљу унапређења слања AIS публикација у електронском облику креиран је сајт за смештање документације и сервисно је повезан са апликацијом. Апликација је проширена функционалностима потребним за администрацију и активацију корисничких налога и креирање корисничких група. Апликација за преглед и унос фреквенција – екстерна рачунарска апликација (X11) је надограђена за приказ фреквенција активних сектора суседних контрола летења на контролорским позицијама TopSky-АТС система и аутоматизован је процес уноса фреквенција на позицији FDA. У оквиру апликације „Формулари“, извршена је измена обрасца Листе примопредаје дужности за сектор и омогућено електронско попуњавање обрасца ATM.FORM.019.

Апликација која се користи за евиденцију делова је унапређена новим функционалностима:

- Нотификација корисника (корисници имају могућност да поставе аларме – подсетнике за одређене догађаје у систему);
- Механизам за унос података из еxcel фајлова произвољног формата, чиме се при набавци већег сета делова и потрошног материјала олакшава унос.



Везано за мрежне и системске сервисе у оквиру SMATSA, током године су реализоване следеће активности:

- Тестирање са Телеком-ом и прелазак са ISDN мреже на SIP трункнинг везу;
- Унапређење и замена застарелих мрежних уређаја на METEO мрежи;
- Инсталација нових мрежних уређаја за повезивање METEO и Админ мреже на SMATSA IP мрежу;
- Припрема постојећег VoIP система за прелазак на нову верзију;
- Модернизација софтвера SMATSA дата центра на најновију верзију софтвера за управљање виртуализацијом рачунара и контејнера;
- Набавка и инсталација новог система за складиштење података ради проширења капацитета дата центра;
- Миграција хипервизора VDI рачунара са платформе Xencenter 7.x на Xcp-NG 8.x хипервизоре;
- Надоградња система за размену порука између CADAS и EAD система (EAD BFBox)





06



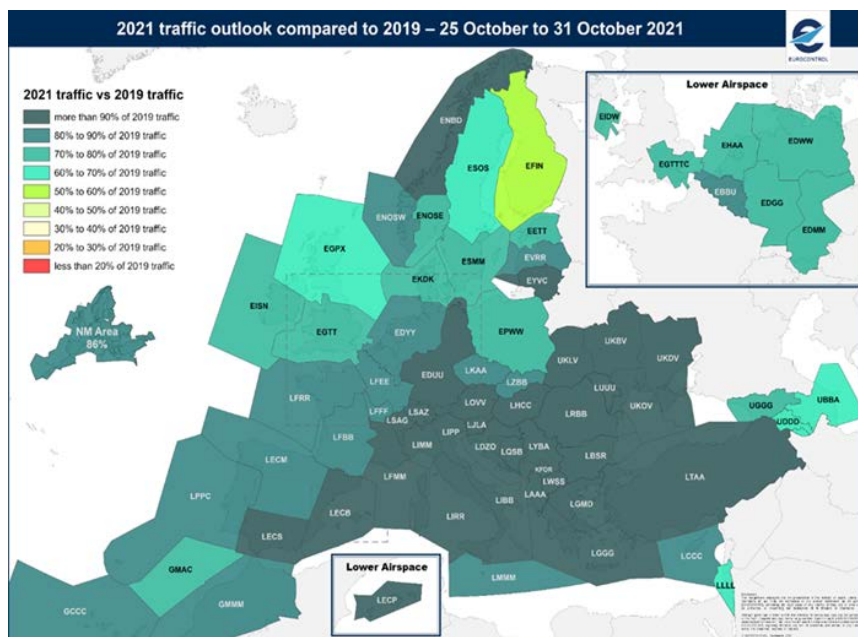
Консултовање са корисницима услуга



6.1 Управљање ваздушним саобраћајем – АТМ

У години обележеној опоравком од последица пандемије, поред постојећих ограничења у кретању и путовањима, дошло је до скромног опоравка броја операција ваздухоплова (укупан број IFR операција у простору надлежности SMATSA је достигао 62% броја операција у односу на 2019. годину). Тако смањена саобраћајна потражња је довела до тога да ниједан пружалац услуга није пробио границу кашњења од 0,1 минута по IFR лету, па су, последично, поново изостали формални извештаји корисника услуга (IATA, A4E, AIRE) о прошлој летњој сезони.

Без обзира на, како би се на први поглед закључило, релативно слаб опоравак ваздушног саобраћаја EUROCONTROL је за RNDSG/104 састанак ипак израдио анализу летње сезоне. Пажњу је привукао део који није саставни део извештаја већ је приказан у оквиру презентације.



Слајд се односио на анализу саобраћајне тражње последње недеље октобра у поређењу са истим периодом 2019. године (саобраћајна тражња у простору надлежности SMATSA је била преко 90% саобраћајне тражње из 2019). Представници EUROCONTROL су на овај начин додатно истакли да је опоравак саобраћаја почео почетком летње сезоне 2021. године, али се није ту зауставио. Иако је укупан број IFR операција опадао са почетком јесени, број операција у југоисточној Европи је остао веома близак броју операција из 2019. Оваква кретања у саобраћајној тражњи указала су на потребу квалитетне припреме за наредну летњу сезону у целој Европи, са акцентом на пружаоце услуга у Француској, Немачкој и Грчкој које су генерисале 84% свих кашњења у Европи.

У оквиру извештаја EUROCONTROL приказани су и подаци о порасту вредности индикатора ефикасности летења (KEA – однос између најкраћег растојања од аеродрома полетања до аеродрома слетања по великом кругу и трајекторије коју је ваздухоплов стварно летео и KEP – однос између најкраћег растојања од аеродрома полетања до аеродрома слетања по великом кругу и трајекторије која је попуњена у плану лета) што се могло и очекивати због повећања броја операција. SMATSA је у складу са својим стратешким опредељењем наставила са активностима које за циљ имају повећање ефикасности летења, односно смањивање вредности поменутих индикатора. У склопу ових активности, и као представник којег су делегирани партнери из SECSI иницијативе, SMATSA је 2021. годину посветила проширењу SECSI FRA области, укључивањем простора надлежности пружалаца услуга у Северној Македонији и Албанији. Пројекат проширења SECSI FRA је успешно реализован 2. децембра 2021. године.

У децембру 2021. године спроведен је редован консултативни процес са осталим корисницима услуга/функција из домена ATM (спортско и аматерско летење, привредна авијација, правна и физичка лица, војска, полиција итд.), слањем мејла заинтересованим странама са линком на упитник о задовољству пруженим услугама/функцијама ATM током 2021. године. Пет корисника је доставило попуњен упитник, при чему су корисници ToMontenegro и 98. ваздухопловна бригада Војске Србије доставили и коментаре/сугестије.



6.2 Ваздухопловно информисање – AIS

Анализа испитивања задовољства корисника вршила се на основу тромесечних извештаја о квалитету података из SDO, PAMS и INO апликација Европске базе AIS података (EAD), приговора корисника и на основу Упитника о задовољству корисника – AIS.FORM.122.

Тренд грешака у EAD апликацијама анализиран је за период од последњег квартала 2020. до трећег квартала 2021. године. Анализа објављених NOTAM-а коју тромесечно прави EAD у периоду од октобра 2020. до септембра 2021. године обухватила је 563 NOTAM-а. Пронађено је 11 грешака, што је 0,92 грешке месечно. Узрок ових грешака је људски фактор или неслагање са локалном праксом, а не неадекватне процедуре.

У складу са објављеним начином контакта у случају уочених грешака или пропуста (GEN 0.1, тачка 4) у ваздухопловним публикацијама, Служба за ваздухопловно информисање је прикупљала, анализирала и поступала са приговорима у складу са AIS.PROC.012 – Поступање са приговорима.

У току 2021. године примљено је седам приговора у вези са пружањем услуга ваздухопловног информисања. Удео решених приговора износи 100%, тј. сви приговори су решени.

Приговори су углавном проистекли услед неправилно објављених или прерано поништених NOTAM-а. Само један приговор се односио на објављен погрешан податак у пробној PBN процедури за летење која је искључиво намењена за потребе мерења Службе за калибражу, тако да није имао утицаја на угрожавање безбедности. Анализом приговора није утврђено постојање неког системског проблема или појаве приговора веће учесталости.

Анализом достављених Упитника о задовољству корисника за 2021. годину, констатовано је да су корисници оценили пружање услуга ваздухопловног информисања одличном оценом.

Примљено је 12 попуњених Упитника о задовољству корисника. Број Упитника који је оцењен оценом одлично је 8. Оценом врло добро је оцењено 3 Упитника, а 1 Упитник је оцењен оценом добро. Ниједан Упитник није оцењен оценом задовољавајуће или лоше.



6.3 Ваздухопловне метеоролошке услуге – МЕТ

Током 2021. године, нису примљени коментари и жалбе корисника на пружање МЕТ услуга путем редовне поште.

Увидом у испуњене и достављене копије испуњених образаца Књиге утисака ваздухопловних корисника за 2021. годину из организационих јединица, у складу са QM.PROC.007, тачка 4.3.1.1, Испитивање задовољства корисника МЕТ услуга путем упитника, уочено је да су сви исказани коментари одражавали задовољство корисника пруженим МЕТ услугама. Такође, сарадњу са метеоролошким особљем корисници су оценили као одличну.

У децембру 2021. године, у складу са тачком 4.3.2 Процедуре QM.PROC.007, спроведен је редован консултативни процес са осталим корисницима услуга из домена МЕТ (спортско и аматерско летење, привредна авијација, правна и физичка лица, војска, полиција итд.), слањем мејла заинтересованим странама са линком на web форму Упитник о квалитету МЕТ услуга. Само један корисник је попунио упитник, са садржајем афирмативне природе, тако да одељење МЕТ.10 није имало потребу да анализира и предузима мере у циљу унапређења МЕТ услуга.

6.4 Калибража ЗРНС из ваздуха

Анкетом је обухваћено 9 испитаника иностраних наручиоца услуга калибраже ЗРНС из ваздуха. На постављена питања одговарали су испитаници који су непосредно задужени за стање исправности и квалитет рада свих ЗРНС и испитаници задужени за координацију у реализацији калибраже из ваздуха.

Средња оцена квалитета услуга калибраже из ваздуха је 4,97.

Калибража ЗРНС је реализована у условима пандемије COVID-19, тако да је у свим случајевима координација активности у реализацији калибраже из ваздуха била изузетно важна. И у таквим условима све планиране активности у 2021. години су реализоване у потпуности.

Годишња анализа резултата анкете у виду попуњеног обрасца CAL.FORM.041 је дата у наредној табели.



Табела 10. Резултати анкете о задовољству корисника услуга калибраже ЗРНС из ваздуха у 2021. години

Активност	Средња оцена
Степен координације активности пре, током и после извршења калибраже ЗРНС	5,0
Квалитет у комуникацији посаде с техничким особљем на земљи приликом извршења калибраже ЗРНС	5,0
Квалитет, потпуност и благовременост извештаја о извршеној калибражи ЗРНС	5,0
Усклађеност планираних и реализованих активности	4,88
Одзив на додатне захтеве	5,0
СРЕДЊА ОЦЕНА	4,97

На основу бројчаних оцена датих у табели и издвојених коментара три испитаника може се закључити да Служба за калибражу, професионално и квалитетно врши услуге калибраже из ваздуха, за иностраног наручиоца.





07



Финансијски извештаји

7.1 Биланс успеха

Табела 11. Биланс успеха за период од 01.01. до 31.12.2021. године (у 000 РСД)

	Елементи (у :000 РСД)	2020 Р	2021 План	2021 Р	2021 Р-П	2020-2021 Р
I	Пословни приходи	4,375,538	6,401,830	7,548,612	17.9%	72.5%
	Приходи од продаје	4,145,648	6,172,716	7,335,480	18.8%	76.9%
	Домаће тржиште	196,318	210,008	409,192	94.8%	108.4%
	Ино тржиште	3,949,330	5,962,708	6,926,288	16.2%	75.4%
	Остали пословни приходи	229,890	229,114	213,132	-7.0%	-7.3%
II	Пословни расходи	8,817,318	8,742,927	8,672,757	-0.8%	-1.6%
	Трошкови материјала, горива и енергије	200,874	220,819	188,645	-14.6%	-6.1%
	Зараде, накнаде и остали лични расходи	5,765,175	5,223,000	5,221,370	0.0%	-9.4%
	Производне услуге	847,911	1,029,286	860,373	-16.4%	1.5%
	Амортизација	1,243,963	1,507,461	1,508,991	0.1%	21.3%
	Резервисања	83,245	50,000	164,528	229.1%	97.6%
	Нематеријални трошкови	676,150	712,361	717,209	0.7%	6.1%
	Расходи од усклађивања вредности имовине	-	-	11,641	n/a	n/a
III	Пословни губитак	-4,441,780	-2,341,097	-1,124,145	n/a	n/a
IV	ЕБИТДА	-3,197,817	-833,636	384,846	n/a	n/a
		-73.08%	-13.02%	5.10%	n/a	n/a
	Финансијски приходи	8,676	84,017	10,482	-87.5%	20.8%
	Финансијски расходи	68,489	229,002	183,395	-19.9%	167.8%
	Остали приходи	190,453	688,592	114,607	-83.4%	-39.8%
	Остали расходи	139,336	40,000	241,246	503.1%	73.1%
V	Губитак из редовног пословања пре опорезивања	-4,450,476	-1,837,490	-1,423,697	n/a	n/a
	Нето добитак/губитак пословања које се обуставља	10,220		-22,893	n/a	n/a
	Порески расход/приход	17,999		134,192	n/a	n/a
VI	Нето губитак	-4,422,257	-1,837,490	-1,312,398	n/a	n/a



7.1.1 Пословни приходи

Пословни приходи су за чак 72.5% виши у односу на 2020. годину, док су истовремено за 17.9% виши у односу на планирану вредност. Овај резултат последица је, пре свега, значајног опоравка ваздушног саобраћаја у другој половини 2021. године, односно повећања прихода од рутних и терминалних накнада, што је уједно довело и до повећања пословних прихода.

Приход од рутних накнада:

Према подацима CRCO, у En-route сегменту (прелети) у 2021. години је фактурисано укупно 473,978 летова, што представља повећање од 41% у односу на 2020. годину, када је фактурисано 336,083 летова. Највећи број летова је реализован у летњим месецима, а значајан пораст је остварен у другој половини године. Број наплативих сервисних јединица у 2021. години у зони наплате Србија-Црна Гора-КФОР је износио 1,555,463, што је за 33.2% више него у 2020. години, када је реализовано 1,167,699 наплативих сервисних јединица. Разлог мањег пораста сервисних јединица од броја летова у 2021. години је смањење просечне дужине лета и просечног МТОВ по лету у 2021. години. Јединица рутне накнаде у 2021. години за зону наплате Србија-Црна Гора-КФОР је износила 41.45 евра, у односу на 31.01 евра у 2020. години (повећање од 34%). На основу реализованих летова, сервисних јединица, јединице рутне накнаде и кључа расподеле прихода међу ентитетима који учествују у трошковној бази, у 2021. години за SMATSA је фактурисано 53,900,090 евра прихода од рутних накнада, или 77% више него у 2020. години. Повећање јединице рутне накнаде у 2021. години није утицало на смањење броја летова у зони наплате Србија-Црна Гора-КФОР. У периоду од јула до октобра 2021. године, у овом ваздушном простору је забележен приближно највећи број летова од свих земаља у региону (у јулу и октобру је реализован убедљиво највећи број летова од свих земаља региона, што раније никада није забележено).

Приход од терминалних накнада:

У терминалу је у 2021. години фактурисано 33,773 полетања, што представља повећање од 51% у односу на 2020. годину када је фактурисано 22,339 полетања. Од домаћих авио компанија реализовано је 46% фактурисаног прихода, док од иностраних 54%. На основу реализованог саобраћаја у терминалу у 2021. години, фактурисано је 8,432,464 евра, или за 63% више него у 2020. години (5,174,645 евра). Уједно је реализовани саобраћај у терминалу 79% већи од планираног.

Остали пословни приходи:

У ову групу прихода улазе приходи од калибраже, школовања ваздухопловног особља, реализована средства из ЕУ фондова, као и пружање услуга радарских података и радио комуникације

Ова група прихода је била мања од планираног због продаје SMATSA Ваздухопловне академије у Вршцу, с обзиром на то да приходи од пружања услуге школовања пилота и одржавања ваздухоплова у другој половини године нису реализовани.



7.1.2 Пословни расходи

Трошкови материјала, горива и енергије:

Реализација трошкова материјала, горива и енергије је за 14.6% нижа у односу на 2020. годину, односно за 6.1% у односу на Финансијски план због ниже потрошње горива и електричне енергије. Осим тога, у циљу очувања ликвидности Друштва, потрошња материјала и резервних делова је сведена на минимум.

Трошкови зарада:

Реализација трошкова зарада, накнада зарада и осталих личних расхода је на готово истом нивоу као и вредност у Финансијском плану за 2021. годину, односно за 9.4% је нижа у односу на 2020. годину. Бруто вредност бода на бази којих се врши обрачун зарада запослених смањена је за 20% почевши од исплате зарада за месец октобар 2020. године и остала је на снази пуних 12 месеци (3 месеца у 2020. години и 9 месеци у 2021. години).

Од октобра 2021. године, вредност бода враћена ја на исти ниво као и пре почетка пандемије COVID-19. На смањену реализацију трошкова зарада, накнада зарада и осталих личних расхода у 2021. години незнатно су утицали: обустављање издвајања новчаних износа на име добровољног пензијског осигурања, смањење укупног броја запослених због тога што је Министарство просвете преузело SMATSA Ваздухопловну академију, као и регуларни / природни одлив запослених. Пословну годину Друштво је започело са 902 запослених, а завршило са 854 запослених, што представља смањење од 5.3%.

Трошкови производних услуга:

Трошкови производних услуга су незнатно виши (1.5%) у односу на 2020. годину, док су, са друге стране, за 16.4% нижи у односу на планирану вредност. Фиксни трошкови, попут трошкова за одржавање система и опреме, представљају већину издатака на овој позицији. Смањење трошкова производних услуга резултат је каснијег закључења уговора у односу на планирани датум, односно мањег финансијског издвајања по овом основу у односу на план. Осим тога, у току 2021. године дошло је до промене уговора везано за закуп земљишта у Нишу у погледу смањења првобитно уговореног износа и динамике плаћања која је пролонгирана и продужена до августа месеца 2022. године.

Трошкови амортизације:

Реализација трошкова амортизације је, такође, на истом нивоу као и планирана вредност, али је истовремено за 21.3% виша у односу на 2020. годину, пре свега због примене Међународног стандарда финансијског извештавања 16 (МСФИ 16), као и промена у вези са проценом вредности имовине. Почев од 2021. године Друштво је у обавези да примењује рачуноводствени стандард МСФИ 16 који, између осталог, један део трошкова дугорочних закупа препознаје кроз трошкове амортизације.

Трошкови резервисања:

У 2021. години извршена је процена резервисања на дан 31.12.2021. године по основу отпремнина (35,877 хиљада динара), јубиларних награда (100,952 хиљаде динара) и трошкова судских спорова (27,699 хиљада динара). Такође, извршено је укидање раније обрачунатих дугорочних резервисања за отпремнине (7,150 хиљада динара) и јубиларне награде (2,117 хиљада динара) за запослене у SMATSA Ваздухопловној



академији као и за трошкове судских спорова у износу од 6,066 хиљада динара. Као ефекат актуарског обрачуна евидентиран је актуарски губитак у износу од 80,806 хиљада динара.

Нематеријални трошкови:

Нематеријални трошкови који се у основи односе на осигурања имовине, моторних возила, осигурање од опште одговорности из делатности, осигурање запослених, трошкове хигијене у објектима, трошкове репрезентације и издвајања на име контрибуције за Eurocontrol, готово су на истом нивоу као и вредност у Финансијском плану за 2021. годину, док је за нешто више од 6% изнад резултата из 2020. Разлози нешто виших трошкова на овој позицији у 2021. години су, пре свега, резултат умањеног износа по основу Eurocontrol контрибуције у 2020. години.

Расходи од усклађивања вредности имовине:

Друштво је у 2021. години ангажовало Универзитет у Београду – Економски факултет – да изврши процену фер вредности.

У складу са одредбама уговора, понуђач Универзитет у Београду – Економски факултет, сачинио је и доставио Извештај о процени фер вредности имовине SMAT-SA доо са стањем на дан 01.01.2021. године (бр. FIN.00-162/1 од 23.02.2022. године).

Као резултат извршене процене, поред осталих ефеката, евидентиран је и ефекат на позицији Биланса успеха – Расходи од усклађивања вредности имовине у износу од 11,641 хиљада динара.

Остали расходи:

На позицији Остали расходи евидентиран је износ од 199,434 хиљада динара који највећим делом обухвата: расход по основу продаје Пилотске академије у Вршцу у износу од 181,157 хиљада динара, директан отпис потраживања у износу 13,129 хиљада динара, губитке по основу продаје средстава у износу од 3,354 хиљаде динара, губитке по основу продаје материјала у износу од 448 хиљада динара, трошкове спорова у износу од 341 хиљада динара.

Губитак пословања који се обуставља:

На овој позицији Биланса успеха евидентиран је негативан нето ефекат (већи расходи од прихода) на резултат по основу губитака пословања које се обуставља, промена рачуноводствених политика и исправки грешака из ранијих година, у износу од 22,893 хиљаде динара по основу накнадно пристигле документације из ранијих година. На позицији прихода из ранијих година евидентиран је износ од 15,555 хиљада динара, а на позицији расхода из ранијих година евидентиран је износ од 38,448 хиљада динара.

Нето резултат:

Нето резултат је био негативан и износио је 1,312,398 хиљада динара као последица значајно мањег обима саобраћаја у првој половини године. У финансијском плану за 2021. годину планиран је губитак од 1,837,490 хиљада динара. Мањи нето губитак од планираног последица је, пре свега, боље реализације пословних прихода, који су за 17.9% виши у односу на планирану вредност.



7.2 Биланс стања

Табела 12. Биланс стања на дан 31.12.2021. године (у 000 РСД)

	АКТИВА (у '000 РСД)	2016 Реализација	2017 Реализација	2018 Реализација	2019 Реализација	2020 Реализација	2021 Реализација
Стална имовина		12,920,482	14,241,070	14,967,560	15,850,968	16,959,726	18,820,530
I Нематеријална имовина		83,035	90,120	90,966	112,868	84,545	66,544
II Некретнине, постројења и опрема		12,837,447	14,150,950	14,876,594	15,738,100	16,875,181	18,753,986
III Дугорочни финансијски пласмани		-	-	-	-	-	-
Дугорочна потраживања		-	-	-	-	-	1,121,554
Обртна имовина		4,466,488	3,840,375	3,108,257	3,369,062	2,747,661	4,840,216
I Залихе		163,013	179,077	177,095	156,878	114,850	73,711
II Потраживања по основу продаје		1,429,641	1,483,012	1,362,005	1,659,235	1,208,021	1,619,367
III Друга потраживања		161,758	20,088	14,962	219,234	117,452	66,915
IV Краткорочни финансијски пласмани		-	-	-	-	-	-
V Готовински еквиваленти и готовина		2,629,516	1,969,208	1,427,318	1,169,259	1,157,483	2,939,824
VI Краткорочна активна временска разграничења		82,560	188,990	126,877	164,456	149,855	140,399
Укупна актива		17,386,970	18,081,445	18,075,817	19,220,030	19,707,387	24,782,300
Ванбилансна актива		716,454	885,440	837,082	878,755	2,206,026	1,828,281
	ПАСИВА (у '000 РСД)	2016 Реализација	2017 Реализација	2018 Реализација	2019 Реализација	2020 Реализација	2021 Реализација
Капитал		12,783,828	14,148,794	14,148,874	14,258,882	9,899,696	8,740,197
I Основни капитал		1,873,820	1,873,820	1,873,820	1,873,820	1,873,820	1,873,820



Табела 12. Биланс стања на дан 31.12.2021. године (у 000 РСД)

	ПАСИВА (у '000 РСД)	2016 Реализација	2017 Реализација	2018 Реализација	2019 Реализација	2020 Реализација	2021 Реализација
II	Резерве	507,044	507,044	507,044	507,044	507,044	507,044
III	Ревалоризационе резерве	2,869,560	3,431,245	3,418,341	3,385,720	3,346,892	3,384,475
IV	Нераспоређена добит	7,514,952	8,362,953	8,408,630	8,548,244	4,171,940	3,056,052
V	Нереализовани добици/губици	18,452	-26,268	-58,961	-55,946		-81,194
	Дугорочна резервисања и обавезе	2,197,094	1,693,535	2,207,996	2,901,531	6,822,850	12,388,157
I	Дугорочна резервисања	743,857	818,786	916,198	935,665	789,563	913,452
II	Дугорочне обавезе	1,453,237	874,749	1,291,798	1,965,866	6,033,287	11,474,705
	Одложене пореске обавезе	534,195	598,471	589,101	588,749	566,238	435,487
	Краткорочне обавезе	1,871,853	1,640,645	1,129,846	1,470,868	2,418,603	3,218,459
I	Краткорочне финансијске обавезе	820,956	483,653	430,982	204,739	39,684	1,581,783
II	Примљени аванси	167,954	210,592	141,051	136,040	118,777	20,566
III	Обавезе из пословања	337,304	471,995	502,897	592,253	1,138,348	753,631
IV	Остале краткорочне обавезе	539,957	471,352	49,946	506,979	1,093,010	836,094
VI	Краткорочна пасивна временска разграничења	5,682	3,053	4,970	30,857	28,784	26,385
	Укупна пасива	17,386,970	18,081,445	18,075,817	19,220,030	19,707,387	24,782,300
	Ванбилансна пасива	716,454	885,440	837,082	974,419	2,206,026	1,828,281



Стална имовина на дан 31.12.2021. износи 18,820,530 хиљада динара, што је за скоро 11% већи износ у односу на претходну годину. То је, највећим делом, последица великих инвестиционих улагања у току, у оквиру SUSAN програма, а који се највећим делом финансирају из ЕИБ и ЕБРД кредита.

Потраживања по основу продаје износе 1,619,367 хиљада динара и учествују са 33.5% у структури укупне обртне имовине. На позицији дугорочна потраживања евидентиран је износ 1,121,554 хиљада динара, а који се односи на потраживање SMATSA по основу продаје SMATSA Ваздухопловне академије.

Готовина на крају периода износила је 2,939,824 хиљада динара (око 24 милиона ЕУР) и највећим делом се односи на повучена, а неутрошена средства из банкарских кредита.

На позицији дугорочних обавеза, у 2021. години SMATSA бележи износ од 11,474,705 хиљада динара (око 97 милиона ЕУР) по основу дугорочних кредита од ЕИБ и ЕБРД, као и кредита за ликвидност, које је SMATSA била принуђена да обезбеди како би очувала ликвидност и наставила редовно да измирује своје обавезе према добављачима.

На позицији краткорочних финансијских обавеза евидентиран је износ од 1,581,783 хиљада динара (око 13.4 милиона ЕУР), који се односи на отплату кредита који доспевају до једне године.

Укупан капитал је умањен у 2021. години у односу на претходну годину, услед регистравања нето губитка.





7.3 Извештај о новчаним токовима

Табела 13. Извештај о новчаним токовима у периоду од 01.01. до 31.12.2021. године (у 000 РСД)

Позиција	Текућа година	Претходна година
A. ТОКОВИ ГОТОВИНЕ ИЗ ПОСЛОВНИХ АКТИВНОСТИ	7,537,796	5,150,920
I. Приливи готовине из пословних активности (1 до 4)		
1. Продаја и примљени аванси у земљи	383,282	387,358
2. Продаја и примљени аванси у иностранству	6,640,104	4,161,114
3. Примљене камате из пословних активности	1,642	723
4. Остали приливи из редовног пословања	512,768	601,725
II. Одливи готовине из пословних активности (1 до 8)	7,821,545	6,894,328
1. Исплате добављачима и дати аванси у земљи	972,714	885,650
2. Исплате добављачима и дати аванси у иностранству	1,004,182	538,934
3. Зараде, накнаде зарада и остали лични расходи	5,709,786	5,329,563
4. Плаћене камате у земљи	68,464	12,583
5. Плаћене камате у иностранству	47,716	38,436
6. Порез на добитак	18,683	89,162
7. Одливи по основу осталих јавних прихода		
8. Остали одливи из пословних активности		
III. Нето прилив готовине из пословних активности (I-II)		
IV. Нето одлив готовине из пословних активности (II-I)	283,749	1,743,408
B. ТОКОВИ ГОТОВИНЕ ИЗ АКТИВНОСТИ ИНВЕСТИРАЊА		
I. Приливи готовине из активности инвестирања (1 до 5)	-	-
1. Продаја акција и удела (нето приливи)		
2. Продаја нематеријалне имовине, некретнина, постројења, опреме и биолошких средстава		
3. Остали финансијски пласмани (нето приливи)		
4. Примљене камате из активности инвестирања		
5. Примљене дивиденде		
II. Одливи готовине из активности инвестирања (1 до 3)	2,287,289	2,209,824
1. Куповина акција и удела		
2. Куповина нематеријалне имовине, некретнина, постројења, опреме и биолошких средстава	2,287,289	2,209,824
3. Остали финансијски пласмани		
III. Нето прилив готовине из активности инвестирања (I-II)		



Табела 13. Извештај о новчаним токовима у периоду од 01.01. до 31.12.2021. године (у 000 РСД)

Позиција	Текућа година	Претходна година
IV. Нето одлив готовине из активности инвестирања (II-I)	2,287,289	2,209,824
V. ТОКОВИ ГОТОВИНЕ ИЗ АКТИВНОСТИ ФИНАНСИРАЊА	4,433,199	4,146,195
I. Приливи готовине из активности финансирања (1 до 7)		
1. Увећање основног капитала		
2. Дугорочни кредити у земљи	1,003,000	4,146,195
3. Дугорочни кредити у иностранству	3,430,199	
4. Краткорочни кредити у земљи		
5. Краткорочни кредити у иностранству		
6. Остале дугорочне обавезе		
7. Остале краткорочне обавезе		
II. Одливи готовине из активности финансирања (1 до 8)	79,969	204,739
1. Откуп сопствених акција и удела		
2. Дугорочни кредити у земљи		
3. Дугорочни кредити у иностранству	79,969	204,739
4. Краткорочни кредити у земљи		
5. Краткорочни кредити у иностранству		
6. Остале обавезе		
7. Финансијски лизинг		
8. Исплаћене дивиденде		
III. Нето прилив готовине из активности финансирања (I-II)	4,353,230	3,941,456
IV. Нето одлив готовине из активности финансирања (II-I)		
Г. СВЕГА ПРИЛИВ ГОТОВИНЕ (3001 + 3017 + 3029)	11,970,995	9,297,115
Д. СВЕГА ОДЛИВ ГОТОВИНЕ (3006 + 3023 + 3037)	10,188,803	9,308,891
Ђ. НЕТО ПРИЛИВ ГОТОВИНЕ (3048 - 3049) ≥ 0	1,782,192	
Е. НЕТО ОДЛИВ ГОТОВИНЕ (3049 - 3048) ≥ 0		11,776
Ж. ГОТОВИНА НА ПОЧЕТКУ ОБРАЧУНСКОГ ПЕРИОДА	1,157,483	1,169,259
Z. ПОЗИТИВНЕ КУРСНЕ РАЗЛИКЕ ПО ОСНОВУ ПРЕРАЧУНА ГОТОВИНЕ	282	
I. НЕГАТИВНЕ КУРСНЕ РАЗЛИКЕ ПО ОСНОВУ ПРЕРАЧУНА ГОТОВИНЕ	133	
Ј. ГОТОВИНА НА КРАЈУ ОБРАЧУНСКОГ ПЕРИОДА (3050 - 3051 + 3052 + 3053 - 3054)	2,939,824	1,157,483



Што се тиче новчаних токова у 2021. години, Друштво је у највећој мери успело да избалансира новчане токове из пословних активности где је остварен дефицит од 283,749 хиљада динара (у 2020. години негативан нето новчани ток из пословних активности износио је 1,743,408 хиљада динара).

Нето новчани токови из активности финансирања су били позитивни и износили су 4,353,230 хиљада динара, од чега се 1,003,000 хиљада динара односи на кредите у земљи (кредити за ликвидност) и 3,430,199 хиљада динара на кредите из иностранства (инвестициони кредит).

Средства из кредита су била, пре свега, искоришћена за наставак инвестиционе активности тако да је нето одлив средстава из активности инвестирања износио 2,287,289 хиљада динара.

Готовина на крају периода је била 2,939,824 хиљада динара.





08



Нефинансијско извештавање

Нефинансијско извештавање, као релативно нов концепт, интензивно се развија у последњих неколико деценија, првенствено на добровољној бази, као потреба да се заинтересованим странама омогући увид у питања у вези са пословањем која су од ширег друштвеног значаја.

Ослањајући се на европску упоредну праксу, нефинансијско извештавање уведено је у домаће законодавство усвајањем измена и допуна Закона о рачуноводству, у октобру 2019. године. Закон је ступио на снагу 1. јануара 2020. године, са одложеном применом одређених одредби због потребног времена за прилагођавање.

На основу Закона о привредним друштвима Републике Србије („Службени гласник РС”, бр. 36/11, бр. 99/11, бр. 83/14, бр. 5/15, бр. 44/18 и бр. 95/18), Закона о привредним друштвима Црне Горе („Службени лист РЦГ”, бр. 6/02, и „Службени лист ЦГ”, бр. 17/07, бр. 80/08, 40/10, бр. 36/11), Закона о ваздушном саобраћају Републике Србије („Службени гласник РС”, бр. 73/10, бр. 57/11, бр. 93/12, бр. 45/15 и бр. 83/18), Закона о ваздушном саобраћају Црне Горе („Службени лист ЦГ”, бр. 66/08 и бр. 30/17), Споразума о сарадњи у области ваздушног саобраћаја, Влада Републике Србије и Влада Црне Горе закључиле су Уговор о континуитету. Овим уговором се потврђује континуитет постојања заједничког пружаоца услуга у ваздушној пловидби – Контроле летења Србије и Црне Горе SMATSA доо Београд, са циљем да обавља делатност у складу са прописима о ваздушном саобраћају у државама оснивачима, међународним уговорима, међународним стандардима и препорученој пракси.

Пословање Друштва је у потпуности усклађено са националном и међународном регулативом, међународним споразумима и европским системом управљања ваздушним саобраћајем. На основу Међународне конвенције о сарадњи у области безбедности ваздушне пловидбе („Службени лист СЦГ” – Међународни уговори, бр. 18/04, 19/04 и 04/05), и у складу са Мултилатералним споразумом о рутним накнадама („Службени лист СЦГ” – Међународни уговори, број 04/05), Република Србија и Црна Гора су, од 1. јула 2007. године, интегрисане у систем рутних накнада Европске организације за безбедност ваздушне пловидбе (у даљем тексту: EUROCONTROL) који примењује 40 земаља чланица.

За коришћење услуга у ваздушној пловидби у ваздушном простору Републике Србије и ваздушном простору Црне Горе – Области информисања у лету Београд (FIR/UIR Београд), односно зони наплате Србија-Црна Гора-КФОР, Друштво остварује приход од рутних накнада.

Јединствени систем који примењује 40 земаља чланица EUROCONTROL-а, подразумева утврђивање трошковних основа на бази којих се, на годишњем нивоу утврђују планирани и реализовани рутни приходи и расходи. Све државе чланице су се обавезале на доследну примену општеприхваћених принципа за утврђивање



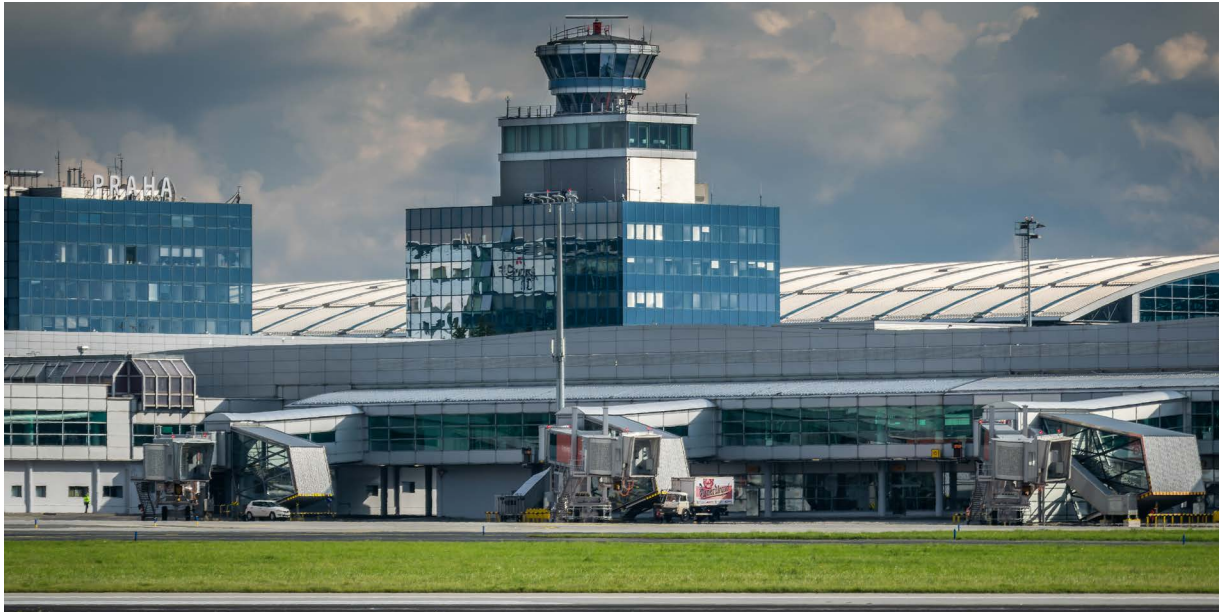
трошковне основе за рутне накнаде и обрачун висине јединице рутне накнаде. С тим у вези, приходи који се остварују из рутних накнада се користе за покриће рутних расхода, односно из рутних накнада се могу финансирати искључиво рутни трошкови (трошкови настали у вези са пружањем услуга у ваздушној пловидби и функционисањем система, као и трошкови EUROCONTROL-а).

Висина јединице рутне накнаде (Unit Rate) се обрачунава на основу одобрених, прихватљивих рутних трошкова и прогнозе ваздушног саобраћаја. С обзиром на то да рутни трошкови представљају основу за одређивање висине јединице рутне накнаде, исти морају бити одговарајуће презентовани и усаглашени са представницима корисника услуга у ваздушној пловидби (процес консултација са представницима корисника услуга). С тим у вези, Друштво подноси предлог трошковне основе за наредну годину (заједно са свим осталим ентитетима у заједничкој зони наплате), која се разматра и коначно одобрава на новембарској седници EUROCONTROL Проширеног одбора (Enlarged Committee for Route Charges). На предлог EUROCONTROL Проширеног одбора и Привременог савета, одлуку о утврђивању висине јединице рутне накнаде за све земље чланице доноси EUROCONTROL Проширена комисија (Enlarged Commission).

За коришћење услуга у ваздушној пловидби у области терминалних контрола летења (за пружене услуге контроле летења за ваздухоплове који полећу или слећу на аеродроме у Србији и Црној Гори), корисници ваздухоплова плаћају и терминалну накнаду. Обрачун и фактурисање терминалних накнада од септембра 2019. године се врши у складу са Закључком Владе Републике Србије, 05 број: 343-7454/2019-1 од 25. јула 2019. године и на основу измене документа „Правилник о мерилима за обрачун и одређивање висине накнада за пружање услуга у ваздушној пловидби“ („Службени гласник Републике Србије”, бр. 55/19 од 2. августа 2019. године), односно у складу са Одлуком Владе Црне Горе о начину обрачуна терминалне накнаде за коришћење услуга у ваздушној пловидби („Службени лист ЦГ”, број 53/19 од 16. септембра 2019. године).

У прилог очувању дугорочне финансијске стабилности Друштво је и током 2021. године наставило са инвестирањем у нове технологије, системе, опрему и инфраструктуру, а у циљу одржавања безбедности, повећања капацитета, продуктивности и континуиране усклађености са регулаторним захтевима.

Међутим, имајући у виду објективне околности у вези са пандемијом COVID-19, неизвесност у погледу брзине и стабилног тренда развоја ваздушног саобраћаја и остварења очекиваних новчаних прилива, инвестициона улагања како у 2021. години, тако и у наредном периоду ће бити фокусирана на пројекте који су започети у претходном периоду, односно за које су обезбеђена средства из екстерних извора финансирања, као и на започињање инвестиционих улагања која су неопходна за функционисање система контроле летења и континуирано пружање услуга.



8.1 Политике које се примењују унутар SMATSA

Упогледучлана 37. Закона о рачуноводству и увођења Нефинансијског извештавања, а на основу става 3, одељак 2. и 3, у наставку је приказано на који начин SMATSA послује у односу на 4 кључна сегмента пословања и које политике примењује у вези са тим питањима.

8.1.1 Успостављене политике унутар SMATSA

Главни циљ SMATSA, који произилази из документа Политика менаџмент система (MS.POL.001), јесте одржавање постојећег нивоа безбедности ваздушног саобраћаја, односно да се њен утицај у догађају, озбиљној незгоди или удесу сведе на најмању могућу меру у ваздушном простору надлежности SMATSA, до практично прихватљивог нивоа (As Low As Reasonably Practicable).

На основу прикупљених и расположивих података о догађајима, на састанку Комитета за менаџмент системе – домен SAF, одржаног 29. децембра 2021. године, констатовано је да SMATSA ради у оквиру дефинисаног прихватљивог нивоа безбедности.

Политика безбедности (Safety Policy) је, заједно са Политиком културе поверења, Политиком квалитета, Политиком обезбеђивања и Политиком заштите животне средине и одрживог развоја, заједно са принципима безбедности и заштите на раду и менаџментом ризицима, интегрисана у један документ, MS.POL.001 – Политика менаџмент система. На овај начин омогућено је да се кроз приступ једном документу обезбеди увид/коришћење свих политика менаџмент система.

У складу са Законом о заштити података о личности Републике Србије, SMATSA је још 2020. године именовала Лице за заштиту података о личности и донела документа којима се дефинишу и описују процеси заштите података о личности (ZPOL.POL.001 – Политика заштите података о личности). Сходно одредбама Закона о заштити



података о личности Републике Србије, Лице за заштиту података о личности је самостално у раду и не представља део Сектора за развој људских ресурса, правне и опште послове.

Интегрисање свих политика у један документ извршено је у складу са захтевима регулативе (ЕУ) 2017/373 и 2015/340.

Документ MS.POL.001, Политика менаџмент система, постављен је интерно на SMATSA портал (под домен MS) и јавно публикован на веб страници SMATSA, чиме је доступан не само запосленима у SMATSA, већ и широј јавности.

8.1.2 Људски ресурси

У 2021. години формирана је Радна група са задатком да изради Политику запошљавања и обуке, којим ће бити описан процес планирања и спровођења обука особља које извршава послове и задатке подршке пружању услуга у ваздушном саобраћају.

Кроз Приручник SCM.TRE.003 дато је на који начин се обучавају запослени за здравље и безбедност на раду.

Права радника се ослањају на један од најважнијих докумената у SMATSA који чини Колективни уговор (донет током 2020. године ОУ/ДИР – 136/2 од 23. јануара 2020. године), а током 2021. године је потписан Анекс IV Колективног уговора. Овим Анексом дефинисане су мере у циљу очувања финансијске стабилности SMATSA у условима финансијске кризе изазване пандемијом вируса COVID-19.

Током 2021. године спровођене су све законима прописане мере у спречавању превара и борбе против корупције.

8.1.3 Управљање ризицима

Управљање ризицима се у SMATSA спроводи на више нивоа, а детаљно је дато у оквиру процедуре RMS.PROC.001 – Управљање ризицима пословних процеса. У склопу интерног процеса стратешког планирања, код израде планских докумената према захтевима ваздухопловне регулативе, идентификују се стратешки ризици и опасности којима су изложени најзначајнији инвестициони пројекти, као догађаји који могу да доведу до неиспуњења постављених циљева пословања.

Стратешко планирање, управљање и одлучивање дато је кроз стратешки документ PAR.STG.001 и документ PAR.PLN.001 Стратешки ризици– сагледавање ризика који се јављају током планирања и имплементације инвестиционих улагања (инвестиционих пројеката или улагања инвестиционог карактера).

Сагледавају се и оперативни ризици на нивоу менаџмент система, тј. нежељени догађаји из домена безбедности, обезбеђивања, квалитета и усаглашености, животне средине и безбедности и здравља на раду.

По питању угрожености пословања, у циљу идентификовања опасности које могу да доведу до прекида или великог поремећаја у пружању услуга, израђен је и одржава се регистар пословних ризика, који обухвата идентификоване регулаторне,



финансијске, репутационе, IT, оперативне, као и ризике из домена управљања људским ресурсима. Према успостављеној методологији, процењени су ризици и сагледане постојеће мере контроле којима се умањује утицај ризика на остварење пословних циљева SMATSA.

Редовно се разматрају и преиспитују идентификовани ризици, њихов утицај на пословање SMATSA и ефективност постојећих мера контроле. Као финансијски ризици идентификовани су догађаји који имају негативан утицај на формирање трошковне базе, реализацију финансијског и плана инвестиција, као и на текућу ликвидност. Поред тога, разматрају се догађаји који могу да доведу до нерасположивости компетентног лиценцираног и особља служби подршке, прекида у раду ИКТ система, неусаглашености SMATSA са регулаторним захтевима, пада репутације и сл.

У 2021. години, и даље је присутан утицај пандемије COVID-19 на пословање SMATSA, кроз пад обима саобраћаја и, последично, смањени приход. У великој мери, пандемија утиче и на процес управљања људским ресурсима (одсуства лиценцираног особља, утицај дужег одсуства на компетентност и сл). Поред тога, велики утицај на пословање има чињеница да је Висока школа струковних студија Ваздухопловне академије, Београд, преузела SMATSA Ваздухопловну академију (SAA) у Вршцу чиме је престало постојање оперативних и финансијских ризика везаних за пословање SMATSA проистеклих из процеса пилотске обуке, одржавања ваздухоплова, употребе симулатора летења и обезбеђења услова за коришћења аеродрома.

Кроз документ SCM.PROC.001 Ризици са становишта обезбеђивања, сагледавају се претње тј. нежељени догађаји из домена обезбеђивања који могу утицати на безбедно функционисање система за пружање услуга контроле летења и управља се ризицима обезбеђивања.

8.1.4 Заштита животне средине

Индикатори животне средине дати су кроз Политику менаџмент система MS.POL.001, Пословник о заштити животне средине EMS.MAN.001, али обрађени су детаљније и кроз процедуре EMS.PROC.001-005, а односе се на:

- Емисије гасова са ефектом стаклене баште
- Остале емисије и отпадне воде, укључујући супстанце које оштећују озонски омотач, азотне оксиде (НОКС), сумпорне оксиде (СОКС) и хемикалије
- Стварање отпада, укључујући опасан отпад
- Смањивање отпада и праксе рециклирања
- Коришћење и/или производња опасних хемикалија и супстанци
- Потрошња енергије и енергетска ефикасност.

Са аспекта европских захтева који се односе на смањење емисије гасова са ефектом стаклене баште у зони аеродрома успостављени су циљеви у оквиру LSSIP – за 2021. за Србију. Циљ ENV 01 Примена операција CDO (continuous descent operations) односи се на зону аеродрома у прилазним операцијама. Примена ове технике



очекује се од краја 2023. године са имплементацијом PBN процедурама. Применом CDO операција може се остварити смањење потрошње горива оквирно 51 кг по лету и бука се може смањити до 5 dB. Циљ ENV 03 Примена операција CCO (continuous climb operations) за смањење емисије гасова, тренутно није у примени.

До искључења ОЈ SAA у Вршцу, на кварталном нивоу рађена су мерења и испитивања отпадних вода, подземних вода, испитивање земљишта, и емисију гасова из гасних котлова. Ниједан од анализираних параметара нису прекорачили граничне вредности прописане законским захтевима. Од јула 2021. године мерења су прешла у надлежност Ваздухопловне академије.

Отпадне воде са осталих локација SMATSA у Србији и Црној Гори се испуштају у канализационе системе.

Супстанце и гасови које могу имати утицај на животну средину, а користе се у системима за климатизацију, налазе се под контролом у оквиру затворених система за климатизацију и под редовним одржавањем.

У системима за гашење пожара се користе еколошки прихватљиви гасови тако да су утицаји на озонски омотач под контролом и сведени на прихватљиву меру..

У 2021. години SMATSA је генерисала 24.679 тоне отпада, од чега 13.708 опасног. Процент количине отпада који се предаје на неки вид поновне употребе је преко 90%. У SMATSA се прате трендови у односу количине генерисаног опасног и неопасног отпада. Такође се прате и видови коначног поступања са отпадом где оператери који преузимају отпад потврђују сертификатом начин поновне употребе, односно рециклаже.

У SMATSA у већим количинама и на више локација се на прописан начин складишти еко дизел за потребе рада дизел агрегата.

Ризици са становишта штетног утицаја на животну средину, појашњени су кроз процедуру EMS.PROC.002 и дају преглед процене ризика за све аспекте и утицаје на животну средину који потичу из делатности SMATSA. Мере за смањење ризика прате се кроз одговарајућу документацију која је свима доступна на интерном порталу.





9 Ознаке и скраћенице

ACC	Area Control Center (Обласна контрола летења)
ACS	Area Control Surveillance (Надзорна обласна контрола)
ADI	Aerodrome Control Instrument (Инструментална аеродромска контрола)
AFIS	Aerodrome Flight Information Services (Аеродромско информисање у лету)
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network (Ваздухопловна фиксна телекомуникациона мрежа)
AIP	Aeronautical Information Publication (Зборник ваздухопловних информација)
AIR	Air Control (Контрола у ваздуху)
AIRAC	Aeronautical Information Regulation And Control (Регулисање и контрола ваздухопловних информација)
AIS	Aeronautical Information Services (Услуге ваздухопловног информисања)
AMHS	Aeronautical Message Handling System (Систем за управљање ваздухопловним порукама)
ANS	Air Navigation Services (Услуге у ваздушној пловидби)
ANSP	Air Navigation Services Provider (Пружалац услуга у ваздушној пловидби)
APCH	Approach (Прилажење)
APV	Approach procedure with vertical guidance (Прилазна процедура са вертикалним навођењем)
APP	Approach Control (Прилазна контрола летења)
ARO	Air Traffic Services Reporting Office (Пријавни биро служби контроле летења)
ARTAS	ATM Surveillance Tracker And Server (Надзор примаоца и сервера)
ASD	Air Situation Display (Приказ података о летовима ваздухоплова)
ASMT	Automatic safety monitoring tool (Алатка за аутоматско праћење безбедности)
ATC	Air Traffic Control (Контрола летења)
ATCEUC	Air Traffic Controllers European Union Coordination (Координација Европских синдиката контролоа летења)
ATFM	Air Traffic Flow Management (Управљање протоком ваздушног саобраћаја)
ATM	Air Traffic Management (Управљање ваздушним саобраћајем)
ATO	Approval Training Organisation (Сертификовани центар за обуку)
ATS	Air Traffic Services (Услуге у ваздушном саобраћају)



ATSEP	Air Traffic Safety Electronics Personel (Ваздухопловно- техничко особље)
AVAC	Aviation Advisory Committee (Ваздухопловни саветодавни комитет)
BA	Belgrade Airport (Београдски аеродром)
BANM	Balkan Aviation Normalization Meeting (Састанак BANM)
BHANSA	Bosnia and Herzegovina Air Navigation Services Agency (Агенција за пружање услуга у зрачној пловидби Босне и Херцеговине)
BHATM	Bosnia and Herzegovina Air Traffic Management Project (Пројекат унапређења вадушног саобраћаја Босне и Херцеговине)
BSO	Basic Strategic Objective (Основни циљ)
C-ATCC	Contingency Air Traffic Control Center (Центар контроле летења за непредвиђене ситуације)
CADAS	Comsoft Aeronautical Data Access System (Терминали за дистрибуцију телекомуникационих порука преко мреже AFTN)
CAL	Calibration (Калибража)
CAT	Category (Категорија)
CIMACT	Civil Military ATM Co-ordination Tool (Програм за војно-цивилно координисање ваздушног простора)
CIP	Central Integration Process (Централни интегрални процес)
CNS	Communication, Navigation and Surveillance (Услуге комуникације, навигације и надзора)
COOPANS	An international partnership between the air navigation service providers of Austria, Croatia, Denmark, Ireland and Sweden (Заједничко партнерство између провајдера услуга у ваздушној пловидби – Аустрија, Хрватска, Данска, Ирска и Шведска)
DC	Dirrect Current (Директна струја)
DCT	Direct (in relation to flight plan clearances and type of approach)
DEA	Директно (у односу на одобрење плана лета и врсту прилаза)
DME	Distance Measuring Equipment (Уређај за мерење одстојања)
DPS	Data Processing System (Систем за обраду података лета)
DVOR	Doppler VOR (Доплер VOR)
EAD	European AIS Database (Европска AIS база података)
eAIP	electronic AIP (Електронски AIP)
EASA	European Aviation Safety Agency (Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја)
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development (Европска банка за обнову и развој)
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (Профит пре одузимања камате, пореза на добит и амортизације)
EDS	European Directory Service (Услуга европске базе података)



EGAFOR	Међународни пројекат за развој новог продукта прогнозе и упозорења за летове опште авијације на малим висинама (Electronic General Aviation Forecast)
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service (Услуге геостационарних сателита и мреже референтних земаљских станица и центра)
EMS	Environmental Management System (Систем заштите животне средине)
ENV	Environment (Заштита животне средине)
ESARR	Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (Еуроконтрол регулаторно безбедносни захтеви)
EU	European Union (Европска унија)
EUR	Euro (Евро)
EUROCONTROL	European Agency for the Safety of Air Navigation (Европска организација за безбедност ваздушне пловидбе)
ESSP	European Satellite Service Provider (Европски пружалац сателитских услуга)
EVAIR	EUROCONTROL voluntary ATM incident reporting (EUROCONTROL извештавање приликом пријаве догађаја у области ATM)
EWA	EGNOS Working Agreement (EGNOS радни споразум)
FAMUS	Future ATM Modernisation and Upgrade System (Пројекат модернизације и унапређења система управљања ваздушним саобраћајем)
FIR	Flight Information Region (Област информисања у лету)
FL	Flight level (Ниво лета)
FRA	Free Route Airspace (Простор слободног планирања рута)
FSTD	Уређај за симулирање летења
GMC	Ground Movement Control (Контрола кретања на земљи)
HUM	Human Resources (Сектор за људске ресурсе, правне и опште послове)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Међународна организација цивилног ваздухопловства)
IFR	Instrument flight rules (Правила инструменталног летења)
ILS	Instrument Landing System (Систем за инструментално слетање)
INEA	Innovation and Networks Executive Agency (Извршна агенција за иновације и везе)
INO	International NOTAM Operations (Међународне NOTAM операције)
IP	Internet Protocol (Интернет протокол)
ISO	International Organization for Standardization (Међународна организација за стандардизацију)
KZA VP	Одељење за контролу, заштиту и алокацију ваздушног простора
LARA	Local and sub-Regional Airspace Management Support System (Локални и суб-регионални систем подршке за управљање ваздушним простором)
LDAP	Directory Access Protocol (Протокол за приступ централном директоријуму)



LNAV	Lateral Navigation (Латерална навигација)
LPV	Localizer Performance with Vertical guidance (Локалајзер са вертикалним навођењем)
LSSIP	Local Single Sky Implementation (Имплементација Јединственог европског неба)
LYBE	Belgrade Airport (Аеродром Београд)
LYKV	Kraljevo Airport (Аеродром Краљево)
LYNI	Nis Airport (Аеродром Ниш)
LYPG	Podgorica Airport (Аеродром Подгорица)
LYTV	Tivat Airport (Аеродром Тиват)
LYUZ	Uzice Airport (Аеродром Ужице/Поникве)
LYVR	Vrsac Airport (Аеродром Вршац)
MCC	Multi Crew Coordination (Дозвола пилота авиона са вишечланом посадом)
MET	Aeronautical Meteorological Services (Ваздухопловне метеоролошке услуге)
MIL AIP	Military Aeronautical Information Publication (Војни зборник ваздухопловних информација)
MO	Maintanance Organisation (Одељење за одржавање ваздухоплова)
MTBO	Mean Time Between Outages (Средње време између отказа)
MTOW	Maximum take of weight (Максимална тежина ваздухоплова при полетању)
NATO	North Atlantic Treaty Organisation (Северно-атлантски пакт)
NDB	NonDirectional radio Beacon (Неусмерени радио фар)
NM	Network Manager (Менаџер мреже)
NMOC	Network Manager Operations Centre (Оперативни центар менаџера мреже)
NOTAM	A notice distributed by means of telecommunication containing information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations (Порука која се дистрибуира путем телекомуникација, а која садржи информације о успостављању, стању или измени било ког ваздухопловног уређаја, службе, поступка или опасности, чије је благовремено познавање значајно за особље које учествује у припреми и реализацији лета)
OJTI	On the job Training Instructor (Инструктор обуке на радном месту)
OPMET	Intra- and interregional operational meteorological (OPMET) data exchange (Државна и интеррегионална размена оперативних метеоролошких података)
PANS-OPS	Procedures for Air Navigation Services – Aircraft OPerationS
PBN	Performance-based navigation (Навигација заснована на перформансама)



PPL	Private Pilot Licence (Дозвола приватног пилота авиона)
PreOJT	Pre On- the-Job Training (Обука која претходи обуци на радном месту)
PSR	Primary Surveillance Radar (Примарни надзорни радар)
PVL	Професионална војна лица
QMS	Quality Management System (Систем менаџмента квалитетом)
RAT	Risk Analysis Tool (Алат за управљање ризиком)
RNP	Required navigation performance (Захтеване карактеристике система навигације)
RNPAPCH	Required navigation performance Approach (Захтеване карактеристике система навигације у фази прилажења)
RP	Reference Period (Референтни период)
SARP(S)	Standards and recommended practices ICAO (Стандарди и препоруке)
SDD	Static and Dynamic Data (База статичких и динамичких података у оквиру EAD-a)
SDO	Static Data Operations (База статичких података у оквиру EAD-a)
SEAFRA	South East Axis Free Route Airspace (Концепт слободног планирања рута на југоисточној оси)
SECSI FRA	South East Common Sky Initiative Free Route Airspace (Иницијатива слободног коришћења рута у заједничком ваздушном простору југоисточне Европе)
SES	Single European Sky (Јединствено европско небо)
SESAR	Single European Sky ATM Research (Иницијатива за модернизацију управљања ваздушним саобраћајем у простору Јединственог европског неба)
SMATSA	Serbia and Montenegro Air Traffic Services SMATSA llc (Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA доо Београд)
SMS	Safety Managment System (Систем управљања безбедношћу)
SNOWTAM	A special series NOTAM given in a standard format providing a surface condition report notifying the presence or cessation of hazardous conditions due to snow, ice, slush, frost, standing water or water associated with snow, slush, ice or frost on the movement area (Посебна серија NOTAM-а дата у стандардном формату извештаја о стању површина, којом се обавештава о постојању или престанку опасних услова услед снега, леда, лапавице, мраза, воде која се задржава или воде помешане са снегом, лапавицом, ледом или мразом на површинама за кретање ваздухоплова)
SSR	Secondary Surveillance Radar (Секундарни надзорни радар)
STAR	Standard Instrument Arrival (Стандардни инструментални долазак)
SID	Standard Instrument Departure (Стандардни инструментални одлазак)



STO	Strategic Objective (Стратешки циљ)
SUSAN	SMATSA Upgrade of System for Air Navigation (Пројекат модернизације контроле летења)
TAF	Aerodrome forecast (Прогноза за аеродром)
TAR	Terminal Area Radar (Терминални радар)
TEA	Test of English for Aviation (Тест енглеског језика у авијацији)
TER	Сектор за терминалне и аеродромске контроле летења
TMA	Terminal Area (Терминална област)
TRE	Сектор за обуку ваздухопловног особља
TWR	Tower (Торањ)
UHF	Ultra High Frequency (Ултра висока фреквенција)
UPS	Uninterruptible power supply (Непрекидно напајање)
VDF	Variable frequency drive (Варијабилна фреквенција)
VHF	Very High Frequency (Врло висока фреквенција)
VOR	Very High Frequency Omni-directional Range (Свесмерни радио-фар врло високе фреквенције)
VNAV	Vertical Navigation (Вертикална навигација)
АНТ	Аеродром Никола Тесла
АКЛ	Аеродромска контрола летења
АЦВ	Агенција за цивилно ваздухопловство Црне Горе
ДЦВ	Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије
ЕЕ	Електро-енергетска
ЕИБ	Европска инвестициона банка
ЗРНС	Земаљска радио-навигациона средства
ИТО	Инструктори теоријске обуке
ОЈ	Организациона јединица
ПСС	Полетно-слетна стаза
РВ и ПВО РС	Ратно ваздухопловство и противваздухопловна одбрана Војске Србије
РС	Радарска станица
ТК	Телекомуникације
ТКЦ	Телекомуникациони центар
ЦКЛ	Центар контроле летења



Индекс табела и слика

10.1 Индекс табела

Табела 1. Реализације обука у оквиру Центра за обуку ANS особља у 2021. години	32
Табела 2. Обуке у оперативним јединицама контроле летења у 2021. години	33
Табела 3. Циљане и остварене вредности SMS индикатора по захтеву ДЦВ за 2021. годину	38
Табела 4. Циљане и остварене вредности индикатора безбедности по захтеву ДЦВ за 2021. годину	38
Табела 5. Прихватљиви и остварени сигурносни (процесни) индикатори за 2021. годину по захтеву АЦВ	40
Табела 6. Прихватљиве и остварене вредности индикатора ризика операција по захтеву АЦВ за 2021. годину	41
Табела 7. Вредности индикатора капацитета у 2021. години	43
Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2021. годину	46
Табела 9. Додатни показатељи / индикатори успешности у 2021. години	50
Табела 10. Резултати анкете о задовољству корисника услуга калибраже ЗРНС из ваздуха у 2021. години	59
Табела 11. Биланс успеха за период од 01.01. до 31.12.2021. године (у 000 РСД)	61
Табела 12. Биланс стања на дан 31.12.2021. године (у 000 РСД)	65
Табела 13. Извештај о новчаним токовима у периоду од 01.01. до 31.12.2021. године (у 000 РСД)	68



10.2 Индекс слика

Слика 1. Територија изнад које SMATSA пружа услуге у ваздушној пловидби	11
Слика 2. Укупан број IFR летова у периоду од 2012. до 2021. године	13
Слика 3. Број IFR прелета и полетања / слетања у периоду од 2012. до 2021. године	14
Слика 4. Расподела IFR летова у 2021. години	15
Слика 5. Вршни дан и вршни сат у периоду од 2012. до 2021. године	15
Слика 6. Учешће појединих типова ваздухоплова у 2021. години	15
Слика 7. Број IFR полетања и слетања по аеродромима у периоду од 2012. до 2021. године	16
Слика 8. Расподела саобраћаја по аеродромима у 2021. години	16
Слика 9. Број IFR летова у ваздушном простору у надлежности SMATSA по земљама полетања/слетања у 2020. и 2021. години	17
Слика 10. Број сервисних јединица у периоду од 2012. до 2021. године	18
Слика 11. Просечна дужина лета и просечан MTOW у FIR Београд у периоду од 2012. до 2021. године	18
Слика 12. Јединица рутне накнаде у 2021. години	19
Слика 13. Структура запослених према полу	20
Слика 14. Старосна структура запослених	20
Слика 15. Квалификациона структура	20
Слика 16. Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисано АТМ-ом у периоду од 2015. до 2021. године	44
Слика 17. КЕА – индикатор одступања стварне путање лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2021. години	45
Слика 18. КЕР – индикатор одступања путање у последњем поднетом плану лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2021. години	45

Прилози

Р.бр.	Назив прилога	Број страна прилога
1.	Организациона структура SMATSA доо	1
2.	Одлука EUROCONTROL Проширеног комитета бр. 20/166 од 26.11.2020. године	2



11.2 Прилог 2 – Одлука EUROCONTROL Проширеног комитета бр. 20/166 од 26.11.2020. године

На основу члана 239. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон, 83/18 и 9/20) и члана 5. став 1. Правилника о мерилима за обрачун и одређивање висине накнада за пружање услуга у ваздушној пловидби („Службени гласник РС”, бр. 98/11, 71/13, 16/15, 114/17 и 55/19),

Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије објављује

ИЗВОД ИЗ ОДЛУКЕ ПРОШИРЕНЕ КОМИСИЈЕ ЕВРОКОНТРОЛА БРОЈ 20/166 ОД 26. НОВЕМБРА 2020. ГОДИНЕ

1. Извод из Одлуке Проширене комисије Евроконтрола број 20/166 од 26. новембра 2019. године о утврђивању висине јединице рутне накнаде за период примене који започиње 1. јануара 2021. године, у преводу на српски језик гласи:

ЕВРОПСКА ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУШНЕ ПЛОВИДБЕ ЕВРОКОНТРОЛ -Одлуке Проширене комисије-

ОДЛУКА БРОЈ 20/166
о утврђивању висине јединице рутне накнаде за период примене који започиње
1. јануара 2021. године

ПРОШИРЕНА КОМИСИЈА,

Узимајући у обзир Међународну конвенцију о сарадњи у области безбедности ваздушне пловидбе ЕВРОКОНТРОЛ, измењену и допуњену у Бриселу 12. фебруара 1981. године, а посебно њен члан 5;

Узимајући у обзир Мултилатерални споразум о рутним накнадама од 12. фебруара 1981. године, а посебно његове чланове 3.2(д) и 6.1(а);

На предлог Проширеног одбора и Привременог савета,

ДОНОСИ СЛЕДЕЋУ ОДЛУКУ:

Једини члан

Висина јединица рутних накнада које се налазе у прилогу ове одлуке су одобрене и ступају на снагу 1. јануара 2021. године.

У Бриселу, 26. новембра 2020. године

Gytis Mažeika
Председник Комисије



ПРИЛОГ

Висина јединица рутних накнада у примени од 1. јануара 2021. године

ЗОНА	Укупна висина јединице у еврима	Примењени валутни курс 1 евро =
Србија/Црна Гора/KFOR	41,74	117,502 RSD

2. Извод из Одлуке Проширене комисије Евроконтрола број 20/166 од 26. новембра 2020. године објавити у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Број 5/1-01-0017/2020-0001

У Београду, 7. децембра 2020. године

Директор

Мирјана Чизмаров



Назив организације:
Контрола летења Србије и Црне Горе
SMATSA доо, Београд
Седиште:
Трг Николе Пашића 10, 11000 Београд
Република Србија, п.ф. 640
Матични број:
17520407
ПИБ:
103170161
Телефон:
+381 11 3218 123
Факс:
+381 11 3240 456
Електронска пошта:
kl@smatsa.rs
Интернет адреса:
www.smatsa.rs



The logo for smatsa, featuring a stylized blue 'S' composed of horizontal lines above the word 'smatsa' in a lowercase, sans-serif font.

smatsa

