



СМАТСА д.о.о. (Serbia and Montenegro Air Traffic Services) је контрола летења Србије и Црне Горе, основана у децембру 2003. као друштво са ограниченом одговорношћу, одлуком Скупштине Републике Србије и Републике Црне Горе. Њена основна делатност је пружање услуга у ваздушној пловидби. Добијањем сертификата Директората за цивилно ваздухопловство, СМАТСА је потврдила да су услуге које пружа у складу са захтевима „Јединственог европског неба“ и са сетом захтева који се односе на радне процедуре, споразуме о сарадњи, системе управљања безбедношћу, квалитетом и заштитом, као и на управљање људским ресурсима.

Ово би укратко била лична карта СМАТСА преузета са сајта. Питање је како су чланства у светским међународним ваздухопловним организацијама утицала на пословање контроле летања Србије и Црне Горе. Једна од новина је та што се наплата прелета од авио-компанија не обавља више у Србији, већ из једног центра за све европске државе. Том променом је многоструко повећана наплата прелета преко Србије. Наиме, свакој авио-компанија која не би платила накнаду за прелет изнад Србије аутоматски би се ускраћивали прелети преко целог неба Европе, што се ниједној авио-компанији никако не исплати. Раније је Србија могла својим неплатишама да ускрати прелет само изнад своје територије, али авио-компанијама није био проблем ни велики трошак да промене своју руту и заобиђу Србију.



Друга новина је планско трошење зарађеног новца у складу са прописима и стандардима ових ваздухопловних организација. Цена радног сата контролора летења одређује се на основу прописаних норми које важе у свим државама потписницама ових

Контролори лета и „тринаеста плата“

Пише: Славољуб Николић
петак, 27 децембар 2013 09:25

споразума, јер је и посао који обављају подједнако одговоран и тежак, а ниво безбедности прелета мора бити исти код сваке државе потписнице споразума. Исто тако унапред се зна колики део зарађених средстава (у процентима) може ићи за исплату личних примања, колики део се улаже у модернизацију техничке опреме, одржавање нивоа знања, проверу радних способности контролора, одржавање потребног нивоа безбедности техничке опреме... итд.

Једноставно речено, ако небо Србије заобилазе авио-компаније због лошег квалитета услуге, приходи ће бити смањени и биће мање пара за зараде. И обрнуто, ако има више прелета изнад Србије, то је знак да је квалитет услуга СМАТСА висок, да запослени добро обављају свој посао, приходи ће бити већи, па ће бити пара и за 13 плату.



Уколико се новчана средства која су намењена за зараде не утроше за исплату зарада запослених у СМАТСА, та средства никако неће завршити у буџету Србије, већ ће остати у фондовима међународних ваздухопловних организација. Како ће их те организације преусмерити, Србија нема никаквог утицаја, али остаје без пореза и доприноса који би били уплаћени држави да су исплаћене плате запосленима. Просто речено, мање пара у буџету Србије.

Због свега наведеног, не видим ниједан објективан разлог да се СМАТСА сматра „крвопијом“ српске економије и привреде, да се изједначава са агенцијама које живе од субвенција државе или од наплате својих услуга привредним објектима у Србији.



Они који виде само плату обласног контролора летења, треба да знају и следеће – контролор лета плату зарађује под стресом одговорности за број путника помножен са бројем авиона који су у његовом сектору (сектор је до 24 авиона). Ја ниједно занимање

Контролори лета и „тринаеста плата“

Пише: Славољуб Николић
петак, 27 децембар 2013 09:25

нећу да омаловажавам, али мало је занимања до којих се долази без права на грешку и где у току школовања нема обнове године, већ један неположен испит значи прекид школовања.

Не знам чиме су ови људи заслужили нечије наслађивање што им се ускраћује поштено зарађен лични доходак? Каква је корист од тога? Да ли је контролор крив што неко други ради неки други посао за много мању плату?