107
04.06. 2019 god.

ZAPISNIK
sa
REDOVNE KONFERENCIJE
SAMOSTALNOG SINDIKATA SAOBRAĆAJNIH PILOTA SRBIJE
održane 04. juna 2019. godine sa početkom u 13,30 časova
u Aero klubu, Beograd

Na Konferenciji prisutno 16 članova SSSPS, koji su prisustvo potvrdili svojeručnim potpisima. Spisak prisutnih je sastavni deo ovog zapisnika.

Na sednici prisutan i Nenad Vojnović, sekretar Sindikata i Nino Došen Majkić, stručni saradnik Sindikata.

Radom sednice predsedava Slaviša Stepanović, predsednik SSSPS.

Predloženi dnevni red:

1. Izveštaj Skupštine o radu izmedju dve sednice Konferencije, sa posebim osvrtom na pregovore oko Kolektivnog ugovora, te donošenja Pravilnika o školovanjima.
2. Razno

Tačka 1.
S Stepanović zahvaljuje prisutnima što su se odazvali na poziv, uz konstataciju da je malo članova prisutno, problem je verovatno, kao i uvek, u terminu zakazivanja. Najpre, hoće da se osvrne na dešavanja od poslednje Konferencije, a potom i na odnos, tj. vređanja, članova sindikata upućena rukovodstvu sindikata.
Najpre želi da upozna prisutne sa dešavanjim oko Pravinika o školovanju koji je izazvao nezadovoljstvo među članovima sindikata. Namera sindikata bila je da odluku o školovanjima ne donose, kako je to ranije bilo, tri čoveka, već da kompanija donese pravilnik, jer je bolje da postoji bilo kakav nego da ga uopšte nema. Izrada Pravilnika trajala je 2 meseca. Komisija je usvojila predlog teksta, da bi preko noći tadašnji izv. dir. D Keller ''progurao'' svoju verziju Pravilnika koji je potpisan od strane dir HR i gen. direktora AS. Sindikat se nije saglasio sa ovim Pravilnikom iako, sem čl. 29, nema spornih delova. Član 29. Pravilnika je sporan pošto daje pravo menadžmentu da samostalno odlučuje koga i na koje radnom mesto hoće da zaposli direktno. Objašnjenje koje je sindikat dobio bilo je sledeće: menadžment ima pravo da, bez obzira na sve, ako u pojedincu vidi potencijal za direktora, to lice može da školuje preko reda. Na

kraju postignut je dogovor da se predhodno traži saglsnost sindikata, čega su se i pridržavali osim u jednom slučaju.
Ovo je dovelo do nezadovoljstva dela članstva sa aviona ATR, bilo je i uvreda, upućenih rukovodstvu sindikata. Ovi članovi su smatrali da je sindikat kriv što su oni ''ostali '' na avionu ATR ili nisu školovani za kapetane, pretili su isčlanjenjem iz sindikata, upućivali preko Viber grupa mnogobrojne optužbe i strašne uvrede. Postavlja pitanje šta je sindikat mogao da uradi u vezi ovog problem? Sindikat ne može da se meša u kadrovsku politiku kompanije, na koji inače utiče mnogo parametara. Na sastanku u LP, kada je izneo primedbu na prijem poslednja 4 pilota, jer oni neće biti odškolovani do kraja sezone, niko sem Bojana Ševića ga nije podržao. Naprotiv, četiri člana koji su lično bili zainteresovani, stoje u hodniku i kažu da je to posao predsednika sindikata. Nažalost, ATR ima malu propusnu moć, kompanija je morala da popuni broj na AB direktnim prijemom. Takođe, sindikat ne može da utiče na mišljenje instruktora, jer oni su ti koji odlučuju ko će na koji tip aviona biti školovan, što je opšte poznato. Kulminacija nezadovljstva desila se po prijemu u radni odnos pilota na AB 330.

D Mesarović on je line instruktor i ne učestvuje u izboru kandidata za školovanje i o tome ne može da priča. Po njemu, broj prisutnih govori da su članovi zadovoljni. U razgovorima koji se vode po ''hodnicima '' ne učestvuje. Mišljenja je da članovi sindikata koji prigovaraju nisu spremni da preuzmu i moguće konsekvence. Problem sa školovanjem traje još iz vremena Jat-a. Uvek je bilo malverzacija, mešetarenja, prijema preko veze i sindikat ne treba da gubi energiju u vezi sa time. Plate, dozvole, osiguranje ostaju po strani iako su mnogo važniji.

F Lukman kaže da je na predhodnim Konferencijama svašta dogovoreno ali da ništa od toga nije ostvareno

N Vesić sindikat nikada nije imao veze sa školovanjima, sem u slučajevima preskakanja u odnosu na senjoriti listu. Jednostavno, ta aktivnost nije u opisu sindikalnih delatnosti.

S Stepanović sindikat je doneo odluku da se ''meša''u školovanja tako što je tražio da se donese Prvailnik o školovanju. Iako nije idealan, ali ako se 95% Pravilnika poštuje, on je dobar jer je uveo neki red u ovu oblast, kao npr. postojanje 3 Upgrade liste.

S Hadžić ako je to tako, onda nije ni trebala da se traži lista za AB. Prilikom donošenja odluke da sindikat učestvuje u radu na pravilniku, nije bilo transparentnosti, niko ne zna ko je predstavljao sindikat na sastancima sa menadžmentom. Učešćem sindikata u izradi Pravilnika kompanija je dobila legitimitet za njegovo donošenje. Trebalo je da se posle svakog sastanka članstvo obavesti mail-om, makar sa 2 rečenice, a ne da se sastaje po hodnicima. Kada je objavljen Pravilnik rečeno je da će biti izmenjen kada ode D Keller. Već se desilo da je 5-6 pilota pilota školovano mimo Pravilnika i znalo se da će biti tako.

F Aleksić suprotnog je mišljenje, jer smatra da je bez učešća sindikata kompanija mogla sama da odlučuje o školovanjima, a važeći Pravilnik je, sem člana 29, uglavnom dobar.

F Lukman navodi da nije bilo poštovanja senjoriti liste zbog čega npr Marko Ivanović nije otišao na školovanje.

N Bajić na školovanje Marka Ivanovića uticali su odredjeni problemi, ali on će započeti školovanje na proleće. Slaže se sa Hadžićem da je u proteklom period bila slaba informisanost članova sindikata. Jedan od onih koji su školovani prema važećem Pravilniku. Svako može da odluči o svom školovanju, da li želi da ostane na ATR ili ne. Lično ne vidi što je letenje na ATR ponižavajuće. Nemoguće je da se sva školovanja vrše na ATR, ipak je AB veći sektor.

S Hadžić zastoj u školovanju je greška menadžmenta jer školovanja nisu vršili na vreme.

D Mesarović slaže se da je loša kadrovska politika uzrok zastoja u školovanju, pa se trenutno školovanja obavljaju ''na silu''. Menadžmentu koji je kriv za ovakvo stanje odgovara da se piloti svađaju oko školovanja.

S Stepanović sindikat je dve godine upozoravao D Kellera na problem školovanja, pre svega na činjenicu da piloti odlaze iz kompanije jer nema školovanja, na šta je on odgovarao ''neka idu, biće direktnog primanja''.

N Vojnović moli da se u raspravi pođe od činjenica. Najpre, prošle godine na Konferenciji na kojoj je bio oko 70 članova raspravljano je o tome da li sindikat treba ili ne treba da se ''meša'' u izradu Pravinika o školovanju. Tada je Konferencija odlučila da sindikat treba da se meša u školovanja i napredovanja jer nije bilo normalnih školovanja, odluke o školovanjima su donosili direktori. U izradi prve verzije učestvovali su predstvnici sindikata i menadžmenta kompanije, pri čemu su svi članovi tima bili ujedno i članovi sindikata. Između ostalog, dogovoreno je da se prilikom odabira kandidata za školovanje poštuje senjoriti lista. Predlog Pravilnika je dostavljen menadžmentu, međutim D Keller i M Babić su napravili značajne izmene u tekstu, posebno se to odnosi na sporni član 29. Pravilnika. O svemu ovo članovi sindikata su bili informisani. Namera sindikata bila je da se školovanja normalno obavljaju a ne da se to čini preko veze. Školovanje se po zakonu naziva stručno usavršavanje, i u tom delu poslodavac može da radi šta hoće. Međutim, sindikat je uspeo da ubedi kompaniju da ne mogu da se školuju piloti ''kako Mišeljić hoće'', da moraju da postoje neka pravila koja se poštuju.

F Aleksić sve ovo se odnosi na školovanja unutar kompanije, sindikat ne može da utiče na externa primanja.

S Stepanović postavlja pitanje prisutnima: šta sindikat može da uradi kada kompanija kaže da može da odškoluje 15 a treba joj npr. 39 pilota?

S Hadžić misli da na sektoru AB i bez 4 pilota ne bi bilo problema, samo bi prosečan nalet sa 72 povećan na 80 sati

A Miletić na Konferenciju prošle godine, kada je kompanija htela da smanji plate, došlo je 70 članova, a sada sindikat KEPR odlučuje o pilotskim platama, godišnjim odmorim itd.

N Vojnović to se dešava već 20 godina pošto sindikat pilota nema reprezentativnost. Informisanje članova sindikata je senzitivna stvar. Dešavalo da su informacije koje je sindikat upućivao članovim dolazile do menadžmenta nakon čega su podnošene tužbe, krivične prijave i sl. Problem je i u tome što su članovi sindikata i piloti koji su u menadžmentu kompanije.

D Mesarović pristine kolege su nezadovoljne ali pre svega zato što je kompanija primila pilote u radni odnos. I ovi piloti će možda biti članovi sindikata i imaće ista prava kao i prisutne kolege. Pita šta može sindikat da uradi kada menadžment kaže da ne može da pusti sve iskusne kopilote ili kapetane na školovanje? Po njegovom iskustvu, što se tiče školovanja pilota uvek postoje gubitnici i dobitnici i uvek je postojalo neko specifično vreme.

S Stepanović na svakom razgovoru sa menadžmentom, sindikat dobija informacije da je zbog tekućih školovanja kompanija na red line, ali ne dobija odgovor na pitanje ko je odgovoran za to. Pri tome, među članovima se priča da je sindikat kriv zato što nema školovanja. Poseban problem je i učešće članova u radu sindikata, što je poznato mendžemetu pa je npr Mišlejić znao da pita''generale gde ti je vojska''. Nikada do sada kompanija nile pitala sindikata da li može nekoga da školuje preko reda.

N Bajić u 2018. godine više od 20 pilota je učlanio u sindikat. Njih devetoro odmah su mu rekli da pristupaju zbog povećanja broja članova sindikata ali da ne žele

da učestvuju u radu sidnikat i da nisu za radikalne mere. Sada četvorica njih dižu galamu protiv sindikata jer ne idu na školovanje na AB.

F Aleksić misli da kopiloti mogu da budu opravdano nezadovoljnu jedino u slučaju da su preskočeni prilikom izbora kandidata za školovanje kapetana.

N Vojnović kada je postao direktor pravnih poslova u Jat-u , tražio je da mu se dostave sva opšta pravna akta kompanije. Tadašnji Pravilnik o školovanju izgledao je kao da su ga pisali zaposleni. Međutim, stvari su se mnogo izmenile dolaskom Etihada.

G Veličković kada sindikat ima snagu on može mnogo toga da postigne. Problemi su nastali sa dolaskom Kondića, Deklana koji su vršili pritisak na sindikat, čime su posredno vršili pritiska i na zaposlene. U sindikatu su sada članovi i oni piloti koji zauzimaju istaknute položaje u menadžmentu AS. Kako to da oni ne znaju koji su problemi, jer su problemi isti poslednje dve godine? Da li na sastancima sindikat treba da ukazuje na njih ? Ako je neko postao član menadžmeta da li treba da bude protiv sindikata iako pri tome ne nanosi štetu kompniji? Na Konferenciji na kojoj su smenjeni Plasković i Vraneš nije im dozvoljeno da kažu šta su pregovarali i dogovorili sa menadžmentom, zašto noćni rad ulazi u osnovnu zaradu. Sindikat su tada preuzeli Maksimović i Grozdanić i oni su ti koji nisu dozvolili da Plasković i Vraneš govore o tome šta su dogovorili sa Mišeljićem.

N Vojnović u vreme kada je bio izvršnmi direktor Mišeljić je pokušao sve da bi destabilizovalo sindikat. Činjenica je da sindikat pilota nije reprezentativan. Bilo je ideje da se, zbog reprezentativnosti, udruži sa drugim sindikatom, ali je Konferencija odbila udruživanje.
Iako je sindikat osnovan 1991. godine , a sa radom započeo 1992. godine, samo je 2015. godine uspeo da potpiše KU, poveća zarade iako nije bio reprezentativan.

F Lukman konstatuje da se to dešavalo u najgore vreme. Apsurdno je da je za pilote tada bio najbolji menadžment.

N Vojnović to je bila posledica objavljivanja stanja u medijima. U razgovoru sa novinarom najavio je mogućnost organizovanja štrajka pilota neposredno pred izbore. Ne zna iz kog razloga, ali posle toga Mišeljić se zauzeo za povećanje plata pilota. Posle kraćeg perioda mira, dolazi D Keller koji počinje da individulno maltretira ljude. Sa idejom da se pilotima smanje zarade za 10%, traži od sindikata da ga podrži i da se na Konferenciji članovi saglase sa smanjenjem zarada. Ovu njegovu ideju sindikat je u startu odbacio tražeći argumente za ovaj zahtev kao i utvrđivanje odgovornih za loše poslovanje kompanije. Nakon ovoga, usledilo je učlanjenje oko 40 pilota u sindikat. Obzirom da je u junu 2018. godine isticalo važenje KU, sindikat je planirao da pre početka letnje sezone obavi pregovore sa menadžmentom. Međutim, zbog opstrukcije tadašnjeg reprezentativnog sindikata KEPR, ovaj plan nije ostvaren. Sindikat KEPR je, bez prehodnog obaveštavanja ostalih sindikata, potpisao Anex o produženju važenja KU. Na Konferenciji koja je posle toga održana, članovi sindikata odbili su da potpišu ponuđen Anex Sporazuma. U međuvremenu, sindikat KEPR je, po njegovim saznanjima, izgubio reprezentivnost, pa je vršen pritisak na zaposlene da se učlane u ovaj sindikat.

S Hadžić ako je u interesu pilota, mišljenja je da bi trebalo da se izvrši ujedinjenje sa sindikatom STW

N Vojnović ovaj predlog već je na predhodnim Konferencijama odbijen.

S Stepanović podeseća na događaje od pre 2 godine kada je menadžment vršio pritisak na sindikat da pristane na smanjenje plata, i da se za to dobije saglasnost na Konferenciji. Odgovor sindikata bio je da neće da priča o smanjenju već isključivo o povećanju plata, na šta je M Babić rekao da će sindikat pilota biti kriv ako kompanija propadne. U to vreme nastaju i tkz. Viber grupe na kojima se objavljuju negativni komentari, primedbe na rad sindikata i pretnje isčlanjenjem. Ova atmosfera se nastavlja i eskalira vređanjem po hodnicima, komentarima bivšeg člana sindikata. Utiska je da se sve ovo tendenciozno dešava u cilju rasturanja sindikata.

Činjenica je da rukovodstvo sindikata nema pomoć članova sindikata, da advokati sindikata pored negativnih komentara članova, krivčnih i prekršajnih prijava i dalje ostaju uz sindikat.

N Bajić vraća se na pretnje sindikata iz tkz. prazne puške, odnosno na činjenicu da je ranije u sindikatu bilo više članova iz Jat, a sada je mnogo članova koji zaposlenje u AS vide kao ''protočni bojler''

N Vojnović sindikat KEPR ponovo je inicirao početak pregovora radi zaključenja KU i ponovo iskušava taktiku ucenjivanja pilota. Sindikat je već dostavio svoj zahtev za povećanje zarada, i to povećanje za 30% osnovne zarade i za 20% satnice. Sada sledi održavanje niza sastanka, formalnih i neformalnih, u cilju što bržeg završetaka pregovora.

Tačka 2.

A Miletić postavlja pitanje N Vojnoviću zašto sindikat sebi uskraćuje mogućnost razgovora o štrajku? Da li je moguće da 10 pilota učestvuje u štrajku upozorenja ispred Letačkih poslova? Da li je moguće da se piloti plaše jedni od drugih?

N Vojnović štrajk treba da bude poslednje sredstvo borbe, a pre toga treba dobro da se pripremi. Problem je i u tome, što je iskustvo pokazalo, da oni koji su vodili štrajk ne završe dobro u kompaniji. Organizacija štrajka upozorenja, kako je predložio A Miletić, je moguća.

N Bajić da, tačno je da se piloti plaše svojih kolega. To je pokazao i slučaj sa Viber grupam. Kada se Viber grupi pridružio G Grozdanić mnogi su prestali da se oglašavaju.

G Veličković sindikat ne treba da se stidi plata koje piloti zarađuju. U 2004. godini piloti nisu 4 meseca primali plate i to je bio razlog za donošenje odluke o stupanju u štrajk. A po pitanju organizovanja štrajka, podseća da su pre započinjanja štrajka 2005. godine svi članovi sindikata predali sindikatu svoje dozvole. Takođe, predhodno je procenjeno da štrajkom može nešto da se postigne.

S Stepanović podseća da prva dva dana niko nije ni znao da su piloti u štrajku, da bi treći dan došao ministar Dinkić sa komentarom: ''Možete doživotno da štrajkujete''.

A Miletić pregovori ne mogu da traju godinu, zato bi trebalo dogovoriti, odlučiti šta je sledeći korak sindikata. Treba usvojiti taktiku, slaže se da je štrajk poslednja opcija.

N Vesić samo na osnovu pregleda spiska članova, reći će ko će podržati a ko neće štrajk. Postavlja pitanje: šta ako se, hipotetički, donese odluka da članovi sindikata neće prihvatati poziv da rade na day off? Šta sindikat može da uradi u slučaju kršenje ove odluke?

F Lukman trebalo bi utvrditi uzrok nezadovoljstava i utvrditi koji je prvi sledeći korak sindikata. Po njemu sa sindikatom KEPR ne treba pregovarati.

N Vojnović kao i prilikom pregovora za predhodni KU, KEPR treba da potpiše novi KU koji će sadržavati član po kome će sindikat pilota potpisati poseban sporazum. Na ovaj način sporazum ima snagu KU. I na formalnim i na neformalnim sastancima sindikat je dobijao uveravanja da će pregovori biti završeni do 01. jula, međutim to se ne može unapred znati.

S Stepanović misli da je organizovanje štrajka nemoguće, sindikat ne može da odbrani kolege koje bi eventualno dobile otkaz. Pita se ko će da hrani njihove porodica. Uvek je pre za dogovor nego za štrajk. Tokom predhodnih pregovora za zaključenje Sporazuma sindikat je prihvatio tek treću ponudu menadžmenta. U to vreme Wizz Air je, na birane mail adresa pilota dobijene iz AS, dostavljao ponude za zapošljavanje. Mora da postoji taktika za pregovore. Pored svega, ipak sindikat pilota je jedini sindikat koga se kompanija potencionalno plaši. Kada je bio potrebno sindikat je angažovao i PR agenciju, upućene su tužbe DCV, itd.

S Hadžić ako ovako priča predsednik sindikata, onda je situacija poznata i menadžmentu.

F Aleksić predlaže da se sačeka 01. juli, da se vidi šta će se do tada desiti, da se eventualno posle toga radikalizuju akcije sindikata.

D Mesarović pre bilo kakve akcije najpre treba održati Konferenciju na kojoj bi bilo prisutno više od 70 članova, koji bi se izjasnili. Besmisleno je da tekuća Konferencija, u ovolikom sazivu, priča o štrajku.

V Isaković sindikat je suočen sa koorporativnom kulturom i smatra da je u tim uslovima uradio maksimalno moguće. Npr. u Lufthansi i AirFrans sindikat ima članove u upravi kompanije koji su glasali za smanjenje plata zbog dobrobiti kompanije. Takodje, francuska kompanija i asocijacija imaju u parlamentu lobističke grupe, nemaju posla sa koorporacijom. Ista je situacija i sa Lufthansom. Takođe, i Britanci imaju Donjem domu Parlamenta svoje lobističke grupe. Iza pilota u Srbiji niko ne stoji. Odnos naših parlamentarnih grupa prema pilotima je loš. Sindikat je postigao maksimum u odnosu na uslove. O važnim pitanjima odlučuje su u organima koorporacije, to ne čini izvršni menadžment AS. Kultura koorporacija je kultura represije, ona zahteva privrženost kompaniji. Sitna prava, kao npr. donošnje Pravilnika o školovanju, programa selekcije kandidaka za obuke, nije tema kojom se bavi koorporacija. Koorporaciji je bitan odnos sa državom. Piloti jesu elita ali ih niko ne doživljava kao elitu. Javnost nije naklonjena pilotima. Pilota nema ni u DCV. Ne vidi šta je sindikat još mogao da uradi. Bilo je primedaba povodom slabog informisanja, ali tu postoji problem jer su u Viber i ostalim grupama za informisanje i članovi menadžmenta AS.

B Šević sindikat ima veliki problem u regrutovanju kadra, odnosno u izbor novih članova Izvršnog odbora. To je opasno i niko neće da se prihvati ove funkcije.

V Isaković slaže se sa konstatacijom B Ševića, a to potvrđuje činjenicom da se svi piloti pozivaju na CRM, a da je samo troje kolega uložilo žalbu.

N Radišić 50% kompanije nije u vlasništvu Srbiije, piloti nisu dovoljno radikalni, smanjuje se broj članova sindikata, a veliki broj misli da treba da se isčlani, sindikat je imao veliki broj pogrešnih poteza, ako se ne uradi nešta osećaće se glupo. Predlaže organizovanje jednodnevnih akcija, kao što su npr. da 10 pilota ne nose kape, 10 prijavi un fit, 10 pilota protestvuje ispred zgrade LP, pri čemu treba računati na medije. Potrebno je uraditi nešto kako bi moglo da se kaže da se probalo.

V Isaković un fit zbog fatigue 1 dan ne znači ništa, minimum je 5 dana. Inače, trend je da su piloti hronično zamoreni.

S Stepanović članovi sindikata treba da znaju da sindikat ne vodi razgovore sa menadžmentom kompanije već sa Vladom, državom, u čijim su rukama sve poluge vlasti.

F Lukman stoji sve što je izrečeno, ali pita da li postoji način da piloti dođu do svog cilja. Možda se treba kockati, pokušati sa se kompanija zastraši.

S Hadžić ne dopadaju mu se delovi Statuta sindikata, i predlaže da članovi čiji je status u sindikatu zamrznut nemaju pravo da prisustvuju sindikalnim sastanicma. Ako se sindikat "bori" sa njima oni ne treba da sede na sindikalnim sastancima.

S Stepanović članovi sindikata koji su u menadžmentu kompanije po Statutu nemaju pravo da glasaju, ali nema problema da čuju šta se priča na sindikalnim sastancima.
Inače, na sednici je trebao da, po pozivu, bude prisutan dir.LP Ilić, zbog otvaranja baze u Nišu. Piloti nisu obavešteni o uslovima pod kojima idu u bazu Niš, kolika će biti dnevnica, kakav će biti prevoz, hotelski smeštaj i sl, pa je direktor bio pozvan da to iznese na sednici.

S Hadžić postavlja pitanje kakav je stav sindikata prema direct entry kapetana u AS?

B Šević to su prijemi preko veze

S Stepanović u vezi prijema kapetana na A330, situacija je sledeća: prema OM potrebno je predhodno iskustvo na avionima A319, 320 sa naletom od 500 časova. Kako nije bilo takvih kandidata, izvršen je direct entry. Inače, sindikat je rekao M.Babiću da je kompanija u gubitku 1,5 milona eura zbog odlaska 45 pilota, međutim to njega ne dotiče. Činjenica je da sindikat ''puca iz prazne puške''. Zbog toga, i zbog uvreda koje su mu upućene ne može više da bude predsednik sindikata. Zahvaljuje svim članovima koji su mu pružali podršku, a takođe i onima koji su ga vređali jer su učvrstili ovu njegovu odluku. Sada treba razmisliti o izboru novog predsednika sindikata, a do izbora N Vojnović će voditi sindikat.

N Vojnović ne slaže se sa ostavkom

M Bojić smatra da ostavka ne može da se donosi na prečac

N Došen Majkić misli da nije trenutak za podnošenje ostavke

N Vesić zahvaljuje predsedniku na dosadašnjem radu u sindikatu i razume zašto je nezadovoljan. Rad u sindikatu je odvratan posao, uglavnom je kritikovan i skopčan sa zameranjem, a trebalo bio da bude poštovanja. Podseća da kada je došao Etihad, niko nije smeo da se učlani u sindikat, da članovi nisu smeli da dolaze na sastanke sindikata pošto je menadžment AS beležio registarske tablice vozila prisutnih. Apeluje na mlađe kolege da se angažuju u sindikatu jer pred njima je još dug staž. Predsednik ne može u ovom trenutku da podnese ostavku, zamolio bi ga da sačeka do septembra.

S Stepanović zbog angažovanja u sindikatu i on i njegova porodica doživeli su strašne pretnje. Članovim nisu upoznati sa tim. Kolege su mu upućivali uvrede, zbog čega se isključio iz svih Viber grupa.

N Došen Majkić advokatska kancelarija je od dolaska Etihada uz sindikat, u vreme kada je sindikat bio ''u mraku, a ljudi su bili ubijeni''. U Etihadu sindikat ne postoji. Piloti nisu svesni kroz šta su prošli predstavnici i pravni saradnici sindikata. Zbog angažovanja u sindikatu ugrozili su svoj posao, bezbednost, funkcionisanje. Apeluje na S Stepanović da sačeka još 60 dana, on mora da bude strpljiv do završetak pregovora za KU. U suprotnom, pucali bi sami sebu u nogu i sve drugo bi bilo loše.Vlada Srbije već je odredila predstavnike za pregovore. U sledećih 60 dana sindikat mora u pregovorima da izvuče maksimum i tek posle toga videti ko želi da se prihvati funkcije predsednika sindikata.

F Aleksić Stepanović ne mora da ide na pregvore

S Stepanović kolege ne mogu ni da zamisle koliko je sastanaka obavio, zvaničnih i nezvaničnih, koliko sati je provedeno u raspravama zbor raznih stvari, problema članova sindikata počev od Milašnovića, preko Glišića i dalje.

Nakon rasprave na glasanje se stavlja sledeći predlog:

''Ne usvoja se ostavka Stepanović Slaviše na funkciju predsednika sindikata ''

Na osnovu rezultata glasanja predsedavajući konstatuje

Konferencija Samostalnog sindikata saobraćajnih pilota Srbije, jednoglasno je donela sledeću

Odluku

Ne usvaja se ostavka Stepanović Slaviše na funkciju predsednika Samostalnog sindikata sobraćajnih pilota Srbije

S Stepanović zaključuje sednicu sa napomenom da sindikatu predstoje teški pregovori za zaključenje KU. Zahtevi sindikata biće odobravani u Vladi RS. Prema njegovom saznanju u predstojećim pregovorima neće biti M Babića. Sa pilotima će u u ime kompanije pregovarati B

Malović i G Grozdanić. Sindikat je već dostavio kompaniji zahtev za povećanje osnovne zarade za 30% i satnice za 20%. Svoje zahteve sindikat je zasnovao na činjenicama: inflaciji od poslednjeg povećanja zarada i odlasku 45 pilota.

Konferencija je završila sa radom u 17,35 h.

Zapisničar

Dragana Alagić

Predsednik SSSPS

Slaviša Stepanović

107

04.06.19

SPISAK PRISUTNIH ČLANOVA
NA VANREDOVNOJ KONFERENCIJI SSSPS
održanoj 04. juna 2019. godine sa početkom u 13,30 časova
u Aeroklubu, Beograd

Br.	Prezime i ime	Zvanje	Potpis
1.	BAJIĆ NIKOLA	F/O A320	
2.	ŠAMANOVIĆ VELIMIR	CAPT A30	
3.	BOJIĆ MILORAD	CAPT 737	
4.	LUKMAN FILIP	CAPT ATR	
5.	ŠEVIĆ BOJAN	CAPT 737	
6.	LABUS MIŠO	CAPT ATR	
7.	NENAD UESIC	CAPT A320	
8.	VELIČKOVIĆ GORAN	A320	
9.	DUŠAN MEŠAROVIĆ	CAPT A320	
10.	ALEKSIĆ FILIP	F/O ATR	
11.	MILETIĆ ALEKSANDAR	F/O A330	
12.	RADIŠIĆ NEMANJA	F/O A320	
13.	МУГОША ДРАКА	F/O ATR72	
14.	SALKO HADŽIĆ	CPT ATR72	
15.	GLIŠIĆ DRAGAN	CPT A320	
16.	ŠTEPANOVIĆ SLAVIŠA	CAPT ATR	
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			