SAMOSTALNI SINDIKAT SAOBRAĆAJNIH PILOTA SRBIJE
Br. 185
05-08-2019 god
11001 BEOGRAD — P. FAX: 665

ZAPISNIK
sa
VANREDNE KONFERENCIJE
SAMOSTALNOG SINDIKATA SAOBRAĆAJNIH PILOTA SRBIJE
održane 05. avgusta 2019. godine sa početkom u 12,oo časova
u hoptelu Falkensteiner, Beograd

Kako bi se omugućila veća prisutnost članova sindikata, Konferencija je zasedala u 2 sesije, i to prva od 12 h do 16 h i druga od 18h do 22h.

Na Konferenciji prisutno 32 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. Zahtevi SSSPS u vezi sa zaradama, statusom pilota u AirSerbia, sa osvrtom na pregovore za zaključenje Kolektivnog ugovora AirSerbia i donošenje odluke o daljim aktivnostima Sindikata
2. Razno

Tačka 1.
I deo sednice

N Vojnović zahvaljuje pristnim članovi što su se odazvali na poziv i otvara sednicu , uz napomenu da predsednik sindikata kasni zbog radnih obaveza. Radna materija kod poslodavca uredjuje se na 2 načina, KU ili Pravilnikom. U AS je samo Sindikat KEPR reprezentativan.

N Ivković pilotski sindikat suštinski je reprezentativan, i ne treba mu većina za to.

N Vojnović nažalost, ta činjenica ne daje potrebnu formu za zaključenje KU, i svaki sudija bi tako zaključen KU proglasio nevažećim.

F Lukman gde je sindikat pilota u odnosu na zahtevanih 15% zaposlenih za reprezentativnost

N Vojnović potrebno je imati 15% od ukupno zaposlenih u AS. Po njegovm saznanju trenutno u AS ima oko 1300 zaposlenih, što znači da je neophodno da SSSPS ima oko 200 članova.

G Bogdanović zakon je loš, a to odgovara AS

N Vojnović sindikat KEPR je podneo zahtev za zaključenje KU i poslodavac je morao po zakonu da ga prihvati. Rok za završetak pregovora je 15. avgust. Sindikat pilota ne intresuje taj datum, jer će proći sezona, i hoće da se pregovori ubrzaju. Kada je sindikat KEPR video kuda vode pregovori, tj da će pilotim biti ponudjeno povećanje zarada, pregovori se na njihovu inicijativu zamrzavaju. U međuvremenu, sindikat je dobio sledeću ponudu: povećanje

osnovne zarade za 5% i povećanje satnice, prvo za 5% za Novu godinu, i drugo za još 5% pred sledeću letnju sezonu. Što se tiče godišnjeg odmora, podseća da je pilotima ukinut rekreativni odmor kao i da su se piloti privremeno odrekli 5 dana odmora kada je uveden tkz. solidrani porez. Tada je obećano da će ovi dani biti vraćeni kada se ukine ovaj porez. Činjenica je da se ono što se izgubi teško se vraća. Kompanijski predlog je i da se odmor uveća na 34 dana. Dalje, kompanija je ponudila i mogućnost neplaćenog odsustva 14 dana godišnje. Neplaćeno odsustvo je materija o kojoj odlučuje poslodavac i odobrava ga kada njemu odgovara.

V Delić nebitno je koliko odmora kompanija daje pilotima ukoliko on ne može da se koristi kad on to zahteva. Takodje, ako ne može da se koristi, odmor može i da propadne. Ako je rečno je da se odobravaju odmori po 2 nedelje u sezoni onda neka to bude tada.

N Vojnović takođe, predloženo je da neko ispred sindikata bude član radne grupe koja će se baviti statusom pilota, npr. planiranje, smeštaj, biznis klasa i sl. Od sindikata se u vezi sa tim ne zahteva da prihvati predloge AS, već samo da se izjasni na iste.

F Lukman predlaže da sindikat organzuje akciju prema AS. Povećanje zarade od 5% ne donosi dobrobiti kao planiranje. Neka kompanija umesto da ih da pilotima, uloži tih 5% u AIMS i svima će biti bolje. Najbolje bi bilo kada bi mogao da se organzuje štrajk i da svi dobiju povećanje 50% .

G Bogdanović u AS će uvek biti odliva pilota, I nema tog AIMS koji može da ''ispegla'' plan kada nema dovoljno pilota.

B Šević pored nedostatka pilota postoji i nedostatak aviona.

N Ivković predlaže da se prvo diskutuje o svemu onom što tišti pilote, a potom da se predlože buduće aktivnosti. Piloti rade više od 40h nedeljno i predlaže da se od AS traži da taj višak sati plati kao prekovremeni rad ili da se primeni zabrana prekovremenog rada za pilote.

Ukoliko neko želi da radi više od toga, to mora da se plati.

N Vojnović dva zakona regulišu radna vremena letačkog osoblja. Ako postoji, onda se primenjuje tkz. lex specialis. Sindikat je pregovarao sa AS o tri stvari: zaradama, planiranji i godišnjim odmorima. Sindikat je uspeo da ostvari svoje zahteve, ali dolaskom Kelera i Babića sve je pošlo na gore, i po pilote i po kompaniju. Sindikat je više puta uzaludno upozoravao na odliv pilota. Po njemu formiranjem radnih grupa sindikat može da učini mnogo, da dođe do značajnog poboljšanja položaja pilota u AS.

G Bogdanović piloti ne mogu više da pregovaraju, negao da se, preduzimanjem mera, na silu izbore za svoje zahteve. U vezi mera sindikata, ima više ideja i potrebno je da se donese odluka o aktivnostima. U slučaju da kompanija prema pilotima koji budu postupali u skladu sa odlukama sindikata primeni represiju smatra da saobraćaj mora da stane. Takođe, zahtev pilota treba da bude i smena dir HR Babića. Problem je i što sindikat nema komunikaciju sa instancama višim od Babića, Grozdanića i Malovića.

N Ivković slaže se da aktivnosti sindikata treba radikalizovati, i predlaže da saobraćaj stana jedan dan.

G Deretić planiranje je katastrofalno, i bio bi spreman da radi i za manje novca ukoliko bi se planiranje poboljšalo.

V Delić jedna ideja bila je da se odbija letenje na day off

N Ivković prema propisima DCV na day off i ne može da se radi.

N Bajić piloti obično prihvataju rad na day off iz 2 razloga, ili zbog novca, ili da bi dobili slobodan dan u nekom drugom terminu, uz napomenu da svako u mesecu mora da ima 7 slobodnih dana.

V Delić zvaničan stav sindikata treba da bude zabrana rada na day off i na taj način sindikat treba da pokaže jedinstvo.

F Lukman ovo ne znači ništa, to je samo krpljenju rupa, problem je u direktoru koji ne zna da organizuje posao. U njegovom slučaju, kada je prihvati rad na dan off na kraju meseca imao je manji nalet.

G Bogdanović u AS menadžeri rade punom parom, pre podne su u kancelariji a popodne lete. Sa letenjem na day off slaže se samo ukoliko se to posebno plati.

N Vojnović AS je već zbog toga dobila upozorenje od DCV, ali inspekcija DCV nije rešenje odbzirom da DCV dolazi u predhodno najavljene posete.

V Topić problem je i kada pilot u toku leta dobije obaveštenje da mora da nastavi da radi. Pita da li ovaj zahtev može da se odbije.

N Vojnović da, to je nezakonit zahtev

G Bogdanović u takvim slučajevima kaže ne mogu umesto neću. Ove probleme i sam Grozdanić može da uredi. Dešavanja u AS se ne vide dalje od kompanije pa je utiska da su u AS u stanju i da otkažu letove, iznajme avion i sl, i zato sve to mora da se se vidi I spolja.

N Vojnović slaže se da to može da uradi Grozdanic, pa je u vezi sa time potrebno da postoji radna grupa. Problem je i što ne razne nepravilnosti ne postoji reakcija. Sindikat je već pozivao članove da na sve nepravilnosti reagujun pisanjem FOR-a. Bilo bi potrebno da najmanje 10 pilota odbije rad na day off i kompanija bi se pribrala.

J Kecman kada je prohvati da radi na day off, imao je haotičnu situaciju, i to više nikada neće da čini. Češće se dešavaju promene u terminima npr, promena iz popodnevnog u jutarnji let.

N Ivković da li moguće da se u toku jednog dana radi na dva naloga, npr. sletanje je ujutru a drugi let se planira iste večeri.

N Vojović u attch poziva za Konferenciju navedeno je sve što su piloti učinili za kompaniju.

N Došen Majkić trenutno prisutnih 15 pilota su za mere prema menadžmentu AS. Sindikat će doneti odluku, ali je pitanje šta će članovi sindikata uraditi i koliko su oni homogeni, a to je, po njemu, najveći problem. Neophodno je da se niko ne ogluši o odluke sindikata.

N Vojnović jedna od predloženih mera bilo je o Anfit, ali u vezi sa tim postoje problemi. Ako se npr. 4 dana po 10 pilota pozove na Anfit misli da će posle prvog dana svi piloti biti pozvani od strane mendžementa. Tih 10 ljudi dobiće otkaze i sudiće se sledećih 10 godina sa AS. Problem u AS postoji jos iz ranijih vremena, kada piloti odrade odlično svoj posao to se ne registruje, ali to važi isto i za greške dugih zaposlenih.

S Stepanović predsednik sindikata, pored ostalih, ima i moralnu odgovornost. Šta će biti ako zbog odluka sindikata npr. 4 pilota dobije otkaz? Da li sindikat ima novac da isplaćuje njihove plate? Bio je pored V Slavuja kada mu je saopšteno da je dobio otkaz. Pet kapetana koje je posle toga pozvao rekli su mu da ih više ne zove jer se telefoni prisluškuju. Podseća da samo 2 člana sindikata nisu podlegla na pristiske AS kada su ucenjeni školovanjem za A330. Kad se kreće u radikalne akcije najpre treba da se pogleda oko sebe. Zato misli da ništa ne treba preduzimati ako sindikat nije u stanju da to i završi, a menadžmet očekuje reakciju sindikata i ne sedi skrštenih ruku. Članovi sindikata pre svega moraju da budu dsciplinovani i da poštuju sebe. Kao mere predlaže da se odbija rad na day off.

F Lukman ono o čemu je govorio predsednik je i stanje u državi. Piloti ne zavise od države. On ne želi da ide is Srbije, ali potrebno je da se piloti udruže i izmene odnos kompanije prema pilotima. Svestan je sa kojim sredstvima raspolaze kompanija, ali ipak poziva da se napravi spiskak članova koji su spremni da idu do kraja, pa i do otkaza ali da ostali piloti stanu uz njih.

Lj Radovanović smatra da ni potpis nije garancija za poštovanje odluka sindikata.

S Stepanović slaže se Radovanovićem. Siguran je da reakcije menadžmenta neće da uslede odmah, nego mnogo kasnije u vidu otkaza, a on to ne želi nikome. Sindikat mora da organizuje akciju ali ''da nikome ne fali ni dlaka sa glave'' a za to treba samo malo sindikalne discipline.

Lj Radovanović kako može biti sankcionisan član koji se ne bude pridržavao odluka sindikata?

N Vojnović sankcije za to su isključenje iz sindikata ili opomena na Viber grupi. Pilotima koji neprihvataju da rade na day off ili izmenu plana koja nije zakonita, kompanija ne može ništa. Potrebno za izraditi strategiju daljih akcija i način na koji će akcije biti organizovane.

S Stepanović podseća da je kompanija predložila povećanje osnovne zarade 5% i naleta 5% od Nove godine +5% od sledeće sezone, što bi bilo mesečno povećanje za kopilote oko 200 eura, a kapetana oko 300 eura mesečno, kao i godišnji odmor 34 dana. Milsli da je to ponižavajući predlog.

Lj. Radovanović u slučaju da sindikalne aktivnosti dovedu do povećanja plata, da li i posle toga vazi obaveza članova da odbiju rad na day off_

S Stepanović u tom slučaju obaveza ne važi. Svako mora sam da odluči da li će raditi day off ili ne.

G Bogdanović sve dok AS ne poveća platu pilotima, neće biti poboljšanja plana jer neće biti zapošljavanja pilota, odn neće biti dovoljno ljudi.

N Vojnović predlaže da se donese odluka kojom se članovima sindikata zabranjuje rad na day off, prihvatanje izmena u roku koji je kraci od 48 sati i korišćenja prava capt discretion.

G Bogdanović slaže se sa predlogom Vojnovića, ali pod uslovom da izvršni direktor saobraćaja ne vrši pritisak na pilote.

D Bašić povećanje plata za 5% nije značajno. Zahtevati da godišnji odmor bude 35 +2 gold dana, da se vrati 14 dana sportskog odmora, a ne mogućnost neplaćenog odsustva. Predlaže da se kao znak protesta pocepaju torbe, cipele, kape, da se ne nosi AD okovrata, da se koriste anfit dani.

S Stepanović misli da je bolja opcija blaža varijanta reakcije od radiklanije da sindikat ne bi izgubio ljude.

V Delić podseća da je nenošenje kape, kravate je kršenje kompanijskih pravilnika.

F Lukman na cofy mitingu je pominjana i ušteda goriva, pa bi moglao da se postavi pitanje kolika je ušteda i da li iz te razlike mogu da se povećaju plate pilota.

N Vojnović da, i to je bio jedan od argumenata za povećanje zarada, ali sindikat je zastupao stav da nagrada treba da bude timska.

S Stepanović nagrađivanje je bila tema oko koje nije bilo jedinstva na sastanku sindikata i menadžmenta. Sve ostale zahteve sindikata dir LP je podržao, osim nagrađivanja, jer smatra da treba da ima pravo da nagrađuje pojedince. Po njemu to je opasno i to je ''bacanje koske u LP''

G Bogdanović da li sindikat može da traži smenu dir HR Babića jer nanosi šetui kompaniji

N Vojnović ne može, ali može stalno da ukazuje na to

S Stepanović pred predstavnicima Vlade RS Babić je imenovan kao krivac za odlazak 45 pilota iz kompanije.

G Bogdanović dosta se pilota sprema na odlazak, ukoliko se na poveća zarada suštinski se neće rešiti problem

G Deretić predlaže da se osnuje fond za pomoć članovima sindikata koji budu dobili otkaz zbog sindikalnih aktivnosti.

G Bogdanović podržava ideju Deretića, i predlaže da pomoć bude u visini osnovne zarada i da traje koliko traje suđenje.

N Vojnović stavlja na glasanje predlog
''Zabranjuje rad na day off, prihvatanje izmena u roku koji je kraći od 48 sati i korišćenja prava capt discretion''

Na osnovu rezultatat glasanja, prisutni članovi sindikata
Jednoglasno usvajaju sledeću
Odluku
Članovima SSSPS zabranjuje rad na day off, prihvatanje izmena u roku koji je kraci od 48 sati i korišćenja prava capt discretion.

S Stepanović usvojene mere možda neće imati odjek prvih 5 dana, ali posle toga hoće.

N Vojnović podvlači da je zakonska promena plana moguća 5 dana ranije, dok u roku od 48 h samo u slučaju vanrednih situacija i mora da bude obrazloženo.

N Obradović misli da će menadžment zvati pilote koji nusu članovi sindikata da rade na day off.

F Lukman provera poštovanja ove odluke biće teška, sindikat nema uvid u tom ko će prihvatiti rad na day off.

N Vojnović akciju je podržalo 18 prisutnih, ali moraće svi članovi sindikata da se izjasne o njoj.

S Stepanović uglavnom istih 30 članova dolazi na sastanke, a najglansniji bukači iz hodnika nisu prisutni. Ova odluka je ujedno i test za sindikat, ukoliko se sa ovom akcijom ne postigne 90% uspeha, pita se šta dalje očekivati.

N Bajić obzirom na to da je Konferencija zakazana u 2 termina, realno je samo 10% članova, i to onih koji rade duple letove, sprečene da prisustvuju sednici.

S Matejić pratio je sva dešavanja i utiska je da je puno vremena prošlo, da se sve razvodnilo, da treba skratiti vreme čekanja na 7 dana. Moraju da se znaju akcije u sledećih 7-15 dana.

Lj Radovanović predlaže da se kontaktira i neko iz Vlade RS

S Stepanović kada se sindikat obraćao predsednici Vlade RS, ona je problem prosleđivala B Maloviću. Zloupotrebljava svoj odnos sa G Grozdanićem, što ranije nije bilo moguće sa D Kelerom. I pored toga što je Grozdanić ranije bio sindikalac, dešava se da on nekada i ne pročita dopis sindikata. Članovi sindikata ne znaju šta se sve dešava na sastancima sindikata i menadžemeta, koliko je sastanaka potrebano da bi bili rešeni manji problemi, često su zahtevi članova nerealni, pravo anfit dane nekolicina kolega su zloupotrebljivali.

II deo Sednice

S Stepanović sindikat KEPR, koji pregovara oko zaključenja KU, čeka šta će sindikat pilota da uradi u pregovorima sa menadžmentom kompanije, pa će onda da odluče šta će dalje. Na početku pregovora predstavnicima Vlade RS je objašnjeno da je dir HR Babić odgovoran za stanje u kompaniji, tj da je kompaniju napustilo 45 pilota što je 1/5 ukupnog broja

pilota. Da sindikat nije insistirao na donošenju Pravilnika o školavanju sada ne bi bilo dovoljno posada za AB. Rezultat njegovog rada je i prijem 3 pilota na B737 sa platom od 15.ooo eura.

D Filipović tražiti da se dir HR Babiću zabrani ulazak u avion zbog štete koju je naneo kompaniji u vezi sa školovanjem pilota, za ukidanje doručka u NY, dnevnica i sl. Postaviti i pitanje koliko koštaju školovanja pilota koji su napustili kompaniju.

S Stepanović menadžment kompanije vršio je pritisak na sindikat da pristine na smanjenje zarada za 10%, smanjenje dnevnica, TO, ukidanje nakanade za prevoz i prelazak svih na kompanijski prevoz. I to su trebale da budu mere štednje. Sindikat je negativno odgvorio na sve ove predloge, nakon čega je rečeno da će u slučaju propasti kompanije sindikat pilota biti kriv za to. Sindikat je podsetio i da je kompanija bivšeg direktora ispratila sa aplauzom, a kompanija je izgubila 7 mil eura zbog uvođenja Sebre. Postavljena su i pitanja: ko je odlučio da se uvede Wifi u avione, ko je odluči da se uzme u najam poslovni prostor u Bel villu za 80.000 eura, renoviranje zgrade LP? Na ova pitanja nije bilo odgovora ali ju traženo da se pilotima smanje zarade za 0%. U AS sve se radi na sili, kao što je bio slučaj sa npr TO. Sindikat pregovara sa Vladom RS, a ona ima sve poluge vlasti u svojim rukama.

M Dragović Vlada RS ne može da upravlja avionima.

S Stepanović članovi sindikata nemaju potrebnu svest da je sindikat odgvoran za svakog člana. Na reakcije sindikata menadžment neće da sedi skrštenih ruku. Šta će biti ako npr. 4 pilota dobije otkay? Da li će sindikat biti u stanju da im 4 godine, koliko traje suđenje, isplaćuje platu? Misli i da bi se 50% pilota vratilo na posao ako jedna dobije otkaz i zato nije za štrajk. Trenutna ponuda menadžmenta je povećanje osnovne zarade od 5%, i produktivitija 5+5% od NG I sledeće sezone. Što se tiče godišnjeg odmora predlog je da se poveća na 34 dana.

R Grčić ko je ponudio ovo povećanje?

S Stepanović G Grozdanic je preneo zvaničnu ponudu B Malovića, i tražio je da se sindikat izjasni. Inače rečeno je da se o ovoj stvari raspravljalo na Vladi RS. Takođe, sindikat je postavio i pitanje: zašto je predloženo da se godišnji odmor povećan na 34 a ne 35 dana kako je već ranije bilo dogovoreno. Stava je da sindikat ne treba da prihvati ovu ponudu, već treba da se krene sa sindikalnim merama. Sindikatu ne treba štajk već samo sindikalna disciplina. Treba da se postigne dogovor da se ne radi na day off i izmene radnog vremena. AIMS je vrsta nasilja, jer nije moguće izvršiti check in ako se predhodno ne prihvate izmene. Bilo je ideja da se npr. ne nose kape, kravate i sl. ali to je kršenje kompnijskih propisa koje može da se sankcioniše umanjenjem zarade.

N Vojnović upoznaje prisutne da je na prepodnevom zasedanju doneta odluka da se odbije rad na day off, izmena plana kraća od 48 sati, korišćenje prava capt discredition. Takođe, predlaže da se ne odgovara na telefonski poziv u slobodno vreme.

S Stepanović upoznao je Grozdanića i Ilića sa predloženim merama sindikata, na šta je dobio odgovor de će one dovesti do problema, posebno u drugom delu meseca. U planu letenja za mesec jul nema 30 letova sa ciljem da se oni dodele naknadno uz pozive i pretnje. To je improvizacija sa učešćem pilota, pa poziva da piloti pokažu da nežele više takav odnos. Sindikat pokušava da kao mere reakcije nađe nešto što neće da dovede do ''odsecanja glava'' i poziva članove da budu pametniji, disciplinovaniji.

D Filipović u vezi sa capt dicredition biće problema na A330, na šta već postoje žalebe ali ih niko ne uvažava. Ukoliko se ne potpiše capt. dicretion, kakvu zaštiti sindikat pruža?

M Dragović sindiak može da bude samo podržaka, a kapetan sam mora da donese odluku.

N Vojnović bilo je mnoga predloga za akcije sindikata, ali kao pravni savetnik mora da preporuči samo one koje su legalne a to su one koje su već iznete.

A Miletić mere sindikata moraju da budu propisane.

N Vojnović na prvom i drugom delu sednice prisutno je manje od ½ članova sindikata, ali će za predlog mera morati da se izjasni većina.

S Stepanović potrebno je da se postigne dogovor i da se ispoštuje ono što je dogovoreno. Ne treba ići u radiklane akcije, već samo u one kojima neće biti neželjenih posledica.

Đ Bajić što se tiče mera sindikata, slaže se sa merama koje su zakonskom okviru.

N Vojnović model koji primenjuje Deretić je takođe prihvatljiv, svaku promenu unutar 48 h će odbiti i o tome u CC mail-a obavestiti i advokate sindikata.

D Filipović pita zašto je dir saobraćaja Grozdanić u Viber grupi sindikata.

N Vojhnović Viber grupa je zamišljena kao forum u kome se iznose problemi pilota. Postoji teorija da članovi menadžmenta ne rade dobro iz neznanja, a samo 10% iz loše namere. Pored toga on je i član sindikata.

S Zogović Grozdanić ne treba da bude član sindikata

S Stepanović Grozdanić jeste član sindikata, ali ne može da glasa a članovi ne treba da se boje onoga što će reći pred njim.

R Grčić pošto su usvojene mere, kakav je dalji plan delovanja?

M Dragović predlaže da se napiše dopis sa pravilima

N Vojnović moguće su 2 opcije: 1) ako se dogovorenih mera pridržava samo prisutnih 30 članova, biće problema ''leteće glave'' 2) postizanje homogenosti članstva. Akcija mora da bude omasovljena.

S Zogović prisutnost na sastanku je slika stanja, pa izgleda da pilotim nije tako loše u AS.

M Dragović jedna od opcija je i da sindikat sarađuje sa firmom, da asistira planskoj službi, da se sledeće godine ne bi ponovila ista situacija

N Vojnović predlog menadžmenta i jeste formiranje radnih grupa od članova menadžmenta i sindikata.

S Stepanović na poslednjem sastanku sa menadžmentom bilo je reči o planiranju, odnosu kompanije prema pilotima, otpremninama i dir LP Ilić složio se sa stavovima sindikata osim sa nagrađivanjem. Ssindikat je bio stava da među pilotime ne može da postoji pojedinačno već isključivo kolektivno nagrađivanje.

R Grčić planiranje ne može da se popravi jer nema dovoljno ljudi. Problem je i to što je za ulazak u saobraćaj potrebno 7 meseci, i situacija ne može biti bolja, teoretski, sledećih 7 meseci. Sistem planiranja ne može da se popravi u tom roku.

S Stepanović dolaskom Etihada prekinuto je sve ono što je bilo dobro u Jat-u, a ništa dobro nije uvedeno. Ranije je šef planske službe bio odgovoran za plan i ako ima problema oni sa njime se rešavaju. Od kako je otišao Krstović kompanija nema šefa planskog odeljenja. AS ne može da bude regrutni centar za Etihad.

M Dragović kanadska kompanija u kojoj je ranije radio imala je 125 aviona. Tamo se na svakih 6 meseci radio presek naleta, kompanija i piloti razgovaraju. Dogovori se koliko treba ljudi na ovaj broj avion a i za planirani nalet. Pored ovoga uvek ima i 50 pilota viška. Nije mu poznato kako AS sa 20 aviona ne može da definiše broj posada.

R Grčić o broju posada u AS ne odluččuje menadžment AS, već se o tome odlučuje u Etihadu.

S Stepanović ovaj problem je posledica činjenice da poslednjie 2 godine nije bilo školovanja u AS

N Vojnović još u martu 2018. sindikat je tražio donošenje KU i Pravilnika o školovanju, kada je rečeno da je nenormalno da nema školovanja, kao i da će, ako se ne donesu ova akta, piloti napustiti AS.

D Filipović predlaže da se traži ostavka Babića zbog odlaska 45 pilota iz kompanije.

S Stepanović rešenje je formiranje roster timova Sindikat mora da nađe članove koji će se baviti problem planiranja posada. Tim mora da broji 5-6 članova i trebalo bi da se sastaje jednom nedelejno i to bi sprečilo razlike i od 200 sati naleta.

D Miladinović tražio je od N Breberine podatke o naletu

N Vojnović sindikat ne interesuju imena, već samo podaci o naletu.

N Radišić predložene mere sindikata su u suštini jako dobre pod uslovom da se svi članovi pridržavaju dogovorenog, kompanija će osetiti posledice. Pita šta će bita ako se ništa ne desi, koji je sledeći korak?

M Dragović problem je i u AIMS. Dobio je informacija da je Milenko Bjelić zadužen za AIMS pa predlaže da se od njega zatraži informacija o ceni boljege AIMS-a

N Vojnović dok je šef plaskog bilo Krstović, on je dozvoljavao da se uđe u plansko, vidi plan i reši problem. Takođe on je predlagao da se eksta plaća lerenje na day off.

S Zogović predlaže da se traži kupovina celog AIMS-a.

M Dragović slaže se sa idejom i misli da je moguća ako se kompaniji dokaže da je to isplativije za nju.

N Vojnović kompanija je prepoznala planiranje kao jedan od najvećih problema. Prihvatili su formiranje radne grupe, koja između ostalog treba da natera kompaniju da kupi AIMS

S Stepanović postoje verzije AIMS u koje se ubacuje i tkz human factor a AS je kupila najjeftiniji sistem

N Vojnović u vezi predloženih mera postoje 2 opcije 1) da se mere usvoje ali da ih podrži manji broj članova, ili 2) da se mere usvoje i podrži ih veliki deo članstva. U tom slučaju kompanija ima 2 mogućnosti: 1) da krene se otkazivanjem letova ili da 2) pozove sindikat na dogovor. Ukoliko ipak ne bude rezultata, krenuće se sa radikalnijim merama kao što je Anfit.

M Dragović iako se ispune zahtevi sindikata, piloti su opet u problemu sa planiranjem. I kada bi povećanje plata bilo 30%, a plan je i dalje loš, šta tada da se radi?

R Grčić svi vole AS, ali realno nema drugih opcija po pitanju planiranja u sledećih 8 meseci dok se ne primi još 10-12 pilota

D Filipović ukoliko se ništa ne uradi, iz kompanije je otići još 40 ljudi i sve će da se raspadne.

N Vojnović zahtevati smenu Babića je senzitivna stvar. Sindikat se ne meša u kadrovska pitanja ali može stalno da ukazuje na Babića i na taj način može se uticati da on bude najbolji menadžer u kompaniji.

S Stepanović i tokom predhodnih pregovora za povećanje zarada najpre je bilo ponuđeno povećanje od 5%. Sada se traži samo nivelacija zarada, da se vrati ono što je izgubljeno kroz povećanaje poreza na zarade, inflaciju, topli obrok i sl. Bilo je ideja da se za službeni put u Niš traži nakanda za odvojen život. Međutim, posade su su zadovoljne sa smeštajem, hranom u Nišu, pa je to ipak bolja opcija nego dnevnice. Takođe, na svim sastancima sa menadžmentom stalo se potencira da sindikat pilota nije reprezentativan. Naravno da nije, jer npr. U WizzAir-u ima ukupno 65 zaposlenih u administaraciju dok je u AS taj broj višestruko veći, Ta činjenica ne znači da treba uzeti od pilota da bi se dalo ostalim zaposlenim. Uglavnom se štedi na letačkom osoblju, npr. STW osoblje čisti avione, pa je postavio pitanje zašto i zaposleni u administraciji ne čiste svoje kancelarije? Ako letači ne mogu da koriste godišnje odmore u

letnjoj sezoni onda i ostalim zaposlenim treba uskratiti to pravo. Ali sindikat pilota ne interesuju drugi, on je tu kako bi rešavao probleme ove grupe zaposlenih. Menadžmet AS je upoznat sa svime, a sada je na pilotima da se organizuju.

Tačka 2.

S Stepanović u poslednje vreme često se dešava da članovi sindikata traže pozajmice i za slučajeve koji nisu predviđeni Statutom. Stav sindikata bio je da svima treba izaći u susret. Osim u slučaju Milinkovića, koji duguje sindikata 50.000 dinara, svi ostali su uredno vraćali pozajmljen novac. Zbog čestih zahteva koji nisu u skaldu sa Statutom, I zbog očuvanja finansijske stabilnosti sindikata, obaveštava prisutne da je Skupština zauzela stav da dalje neće odobravati pozajmice koje nisu u skladu sa Statutom.

N Bajić po Statutu sindikat daje pomoći članovima u slučaju bolesti, smrtnog slučaja otkaza i slično, ali u poslednje vreme članovi su uglavno tražili novac za vraćanje nepovoljnih kredita, popravku zuba, kupovinu automobila, itd.

N Vojnović zaključuje sednicu sa napomenom da će se po završetku Konferencije održati sednica Skupštine SSSPS na kojoj će biti definisani zaključci sa tekuće Konferencije. Članovima sindikata biće upućen dopis na izjašnjavanje.

Konferencija je završila sa radom u 20,50 h.

Zapisničar

Dragana Alagić

Predsednik SSSPS

Slaviša Stepanović

185 / 05.08.19

SPISAK PRISUTNIH ČLANOVA
NA VANREDOVNOJ KONFERENCIJI SSSPS
održanoj 05. avgusta 2019. godine
u Hotelu Falkensteiner, Beograd

Br.	Prezime i ime	Zvanje	Potpis
1.	ŠEVIĆ BOJAN	CAPT	
2.	BAJIĆ NIKOLA	F/O	
3.	[illegible]	F/O	
4.	[illegible]	CAPT	
5.	IVAN MILOJKOVIĆ	F/O	
6.	[illegible]	CAPT	
7.	[illegible]	F/O	
8.	[illegible]	CAPT	
9.	[illegible]	F/O	
10.	DELIĆ VOJISLAV	CAPT	
11.	LUKMAN FILIP	CAPT	
12.	BOJAN MIKULAŠEK	F/O	
13.	[illegible]	F/O	
14.	[illegible]	CPT	
15.	KLARIĆ MILAN	F/O	
16.	[illegible]	F/O	
17.	[illegible]	F/O	
18.	[illegible]	CPT	
19.	[illegible]	F/O	
20.	[illegible]	CAPT	
21.	[illegible]	CAPT	

22.	BATIĆ ĐURO	F/O	
23.	MARIĆ BOJAN	F/O	
24.	MIŠO DRAGOVIC	F/O	
25.	ALEKSANDAR MILETIĆ	F/O	
26.	NEMANJA RADIŠIĆ	F/O	
27.	MARKO MARIĆ	F/O	
28.	DRAGAN GLIŠIĆ	CAPT	
29.	SLOBODAN ĐOGOVIĆ	CPT	
30.	LJUBIŠA PAVLOVIĆ	CPT	
31.	VESIC NENAD	CPT	
32.	[illegible]	CPO	
33.			
34.			
35.			
36.			
37.			
38.			
39.			
40.			
41.			
42.			
43.			
44.			
45.			
46.			
47.			