

Pilotenstaking kan winst Brussels Airlines halveren



Een kort van tevoren aangekondigde, maar vier dagen durende pilotenstaking dreigt tienduizenden reizigers van Brussels Airlines te duperen. 'Dit kan de maatschappij tot 20 miljoen euro kosten.'

De vakbonden en de directie van Brussels Airlines doen vrijdag een ultieme poging om te voorkomen dat de piloten van de Lufthansa-dochter van woensdag tot en met zaterdag het werk neerleggen.

Terwijl de vakbonden het bedrijf betichten van 'woordbreuk' door na het sluiten van een principeakkoord met extra eisen te komen, wijft de directie de piloten 'onverantwoord' gedrag aan omdat die het werk willen neerleggen wegens 'een onderdeel van een breed akkoord'.

Terwijl de directie deze week [een loonakkoord met het cabinepersoneel sloot](https://www.tijd.be/ondernemen/transport/brussels-airlines-gaat-cabinepersoneel-beter-verlonen/10534197.html) (<https://www.tijd.be/ondernemen/transport/brussels-airlines-gaat-cabinepersoneel-beter-verlonen/10534197.html>), zaten de onderhandelingen met de vertegenwoordigers van de 580 piloten [muurvast](https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/piloten-brussels-airlines-staken-vier-dagen/10533812.html) (<https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/piloten-brussels-airlines-staken-vier-dagen/10533812.html>). Ze klagen al maanden dat ze in de coronacrisis een groot deel van hun loon hebben ingeleverd, maar direct na de lockdowns dubbel zo hard moesten werken wegens de enorme vraag naar vakantievluchten.

Beginnende copiloten verdienen volgens sectorkenner bij Brussels Airlines inclusief premies ongeveer 3.600 euro netto per maand. Na tien jaar ervaring kan dat oplopen tot 4.800 euro netto per maand. Ervaren gezagvoerders verdienen al snel 7.800 euro per maand.

Dure zaak

Als de staking doorgaat, belooft dat een dure zaak te worden voor Brussels Airlines. In de eerste plaats omdat ze vier dagen zou duren. Luchtvaartanalisten vinden dat een draconische maatregel. 'Maar dit is eigenlijk al een gematigde actie. Bij een rondvraag begin dit jaar was een groot deel van de piloten bereid een staking van onbepaalde duur te beginnen', zegt Jolinde Defieeuw van de vakbond ACV Puls.

De verwachting is dat de stakingsoproep van de gemeenschappelijke vakbonden goed opgevolgd zal worden. Bij [de spontane pilotenstaking in januari](https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/onvrede-over-cafetariaplan-leidt-tot-staking-piloten-brussels-airlines/10518933.html) (https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/onvrede-over-cafetariaplan-leidt-tot-staking-piloten-brussels-airlines/10518933.html) werd twee derde van de vluchten geannuleerd. De bonden houden er nu rekening mee dat minstens 80 procent van de vluchten wordt geschrapt. Brussels Airlines was donderdagavond bezig met een inventarisatie van de werkwilligen en kon nog niet zeggen wat de exacte impact is.

Omdat de staking kort van tevoren is aangekondigd, is het voor Brussels Airlines moeilijker om vervangvluchten te organiseren. Passagiers kunnen op basis van de Europese regelgeving per persoon aanspraak maken op [schadevergoedingen van 250 tot 600 euro](https://www.tijd.be/netto/reizen/wat-te-doen-als-uw-ryanair-vlucht-geannuleerd-is/10033430.html) (https://www.tijd.be/netto/reizen/wat-te-doen-als-uw-ryanair-vlucht-geannuleerd-is/10033430.html). Bij langer van tevoren aangekondigde stakingen geldt die schadevergoeding niet.

Moeilijker in te schatten is de impact van de imagoschade die Brussels Airlines lijdt door de sociale onrust. Die woedt al meer dan een jaar. De zustermaatschappij van Swiss en Austrian Airlines [profileert zich als een premiumbedrijf](https://www.tijd.be/nieuws/archief/brussels-airlines-verlost-van-lowcostketting/10139665.html) (https://www.tijd.be/nieuws/archief/brussels-airlines-verlost-van-lowcostketting/10139665.html) tegenover prijsvechters als Ryanair en EasyJet. Maar de aanhoudende stakingsdreiging doet veel passagiers voor de zekerheid voor andere luchtvaartmaatschappijen kiezen.

'Deze actie zal Brussels Airlines al snel tot 20 miljoen euro kosten', zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). Dat is bijna de helft van de winst die het bedrijf vorig jaar maakte. Dewulf: 'Het is wat dubbel. De piloten hebben tijdens de coronacrisis het meeste ingeleverd. En samen met de rest van het cabinepersoneel hebben ze het hardst moeten werken toen de passagiers terugkwamen. Maar ik snap ook het management van Brussels Airlines. Er is net een geloofwaardig businessmodel en de weg naar duurzame winstgevendheid is ingezet met dank aan het op orde stellen van de kostenstructuur. Dat wil je niet overboord gooien.'

Broos herstel

De potentiële miljoenenfactuur van de staking maakt duidelijk hoe broos het herstel van Brussels Airlines is. Het bedrijf boekte vorig jaar [een operationele winst van 53 miljoen euro](https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/winst-brussels-airlines-laagste-in-lufthansa-groep/10531813.html) (https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/winst-brussels-airlines-laagste-in-lufthansa-groep/10531813.html). Dat was een record, al zegt dat vooral veel over hoe moeilijk het bedrijf het heeft gehad sinds het faillissement van Sabena in 2001.

De operationele winstmarge, waaraan de Lufthansa-groep het succes van zijn maatschappijen meet, bleef ondanks de recordwinst vorig jaar steken op 3,4 procent van de omzet. Dat is een heel eind verwijderd van de minimale 8 procent die Lufthansa vooropstelt.

Financieel directeur Nina Öwerdieck dankt het herstel grotendeels aan een rigoureuze beheersing van de kosten. Het binnen de perken houden van de loonkosten was, zeker na de automatische indexering van de lonen, een topprioriteit. Öwerdieck stelde zich samen met CEO Dorothea von Boxberg bij de presentatie van de jaarcijfers dan ook hard op: er was geen extra ruimte voor financiële toegevingen aan de piloten of het cabinepersoneel.

