



Opnieuw vrees voor moeilijke vlieg zomer, en dat ligt ook aan verlokkingen in Midden-Oosten: “Je verdient er netto meer dan hier bruto”



Binnen de luchtvaartsector is er nu al ongerustheid over de verwachte drukte, ook al is de zomervakantie nog ver weg. Een van de oorzaken: de lokroep uit het Midden-Oosten die ook Belgische piloten aantrekt.

Toen de wereld in een lange corona-winterslaap ging, vielen er ontslagen op luchthavens en bij bagageafhandelaars en luchtvaartmaatschappijen. Intussen zijn er nog altijd minder zakenreizen dan vroeger, maar kiezen heel veel vakantiegangers wel weer voor het vliegtuig. Bestemmingen als Mallorca of Ibiza verwachten zelfs meer bezoekers dan vóór de coronapandemie, en dus meer toeristen dan ooit. Maar veel bedrijven in de sector hebben het nog altijd moeilijk om weer personeel te vinden.

“Het tekort aan technici en arbeidskrachten is een wereldwijd probleem, niet alleen in de luchtvaart”, zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). “In België valt het al bij al nog mee, omdat het systeem van tijdelijke werkloosheid hier tijdens de pandemie van pas kwam. Maar ook hier zijn er bij verschillende bedrijven ontslagen gevallen, waarna die mensen elders werk hebben gevonden. En ook hier zal de sector piepen en kraken tijdens de zomer. Er moet in de hele keten van check-in, grenspolitie, douane, bagagisten, cabin crew en piloten maar één ding misgaan om de hele boel te doen ontsporen.”

Ook deze zomer zijn vliegtickets duur: “Twijfelachtig of ze nog zo goedkoop worden als voor corona”

“Landing al eens harder dan bedoeld”: Claudio uit Herk-de-Stad is 21 en co-piloot

Wegplukken

Wat de krapte op de arbeidsmarkt extra complex maakt: concurrentie uit het Midden-Oosten. Luchtvaartmaatschappijen lokken ervaren piloten met hoge lonen, gratis woonst, een taxi van en naar hun werk en een toelage voor scholen en partners. Emirates Airlines organiseerde in december nog een jobdag in Antwerpen, en ook Qatar Airways vist volop in de Belgische en Europese pilotenvijver.

“Het klassiek traject van een piloot is dat je eerst copiloot bent op korte vluchten, daarna op lange vluchten en daarna pas captain”, zegt Dewulf. “Maar de luchtvaartmaatschappijen in het Midden-Oosten groeien zo sterk dat ze hun captains niet via het klassieke traject kunnen laten groeien en moeten wegplukken bij Europese maatschappijen. Omdat winst maken

voor die maatschappijen minder belangrijk is dan zakenmensen en toeristen trekken, kunnen ze die piloten lokken met nettolonen die hoger liggen dan de brutolonen hier. Duizenden Europese piloten zitten daar. Maar je woont natuurlijk wel in die zandbak.”

Zelfs dood copiloot is geen overmacht

Opvallend oordeel van het Europees Hof van Justitie donderdag: de Portugese luchtvaartmaatschappij TAP moet een passagier wel degelijk compenseren voor een vlucht die ze annuleerde na het onverwachte overlijden van een copiloot. “De maatregelen die een luchtvaartmaatschappij dient te nemen met betrekking tot de planning van de bemanning in geval van absentie, ziekte en overlijden vallen onder de normale uitoefening van de activiteit”, is het oordeel.

“Wij vonden zelf dat het ver ging, maar begrijpen wel de motivatie van de rechter”, zegt Tom Van Bokhoven van Vlucht-Vertraagd.be, dat in naam van passagiers compensatie vraagt aan maatschappijen. “Dit zal implicaties hebben op toekomstige dossiers, want er staat nu vast dat zieke of afwezige crew geen buitengewone omstandigheden zijn.”

[Koen Baumers](#)