

Nog meer vliegchaos: gaan de piloten vlak voor de zomer massaal staken, uit onvrede met de pensioenwet? “Het is ons enige drukmiddel”

Het zijn kafkaïaanse toestanden: [een Belgische piloot die volgende week 65 wordt, moet door de nieuwe pensioenwet een jaar langer werken](https://www.hln.be/binnenland/belgische-piloten-dienen-stakingsaanzegging-in-na-ontslag-piloot-door-overmacht-van-kafkaiaanse-wet~abc1bb20/?slug_rd=1) (https://www.hln.be/binnenland/belgische-piloten-dienen-stakingsaanzegging-in-na-ontslag-piloot-door-overmacht-van-kafkaiaanse-wet~abc1bb20/?slug_rd=1). Alleen mag dat niet van Europa, want piloten mogen na hun 65ste geen commerciële lijnvluchten meer uitvoeren. Voor de vakbonden is dat reden genoeg om een gemeenschappelijke stakingsaanzegging in te dienen. Dreigen piloten vlak voor de zomer massaal het werk neer te leggen? We vragen het aan de vakbond en aan luchtvaarteconoom Wouter Dewulf. “Reken op 5 miljoen euro schade per dag.”

1 De vakbonden dienen een stakingsaanzegging in. Wat is er aan de hand?

Olivier Van Camp (ABVV): “De concrete aanleiding is een piloot die volgende week 65 wordt en ‘door overmacht’ ontslagen wordt. Maar het gaat natuurlijk over een probleem voor de hele sector: piloten moeten tot 66 jaar – en tegen 2030 tot 67 jaar – werken, maar tegelijk mag dat van Europa niet. Wij vragen aan minister van Pensioenen Jan Jambon (N-VA) om voor die mensen een uitzondering te maken, maar dat weigert hij. Hij kijkt naar Europa: zij moeten hun regels maar aanpassen.”

2 Nu is er sprake van één concreet geval. Over hoeveel piloten gaat dit de komende...

Van Camp: “We hebben geen concrete cijfers, maar dat zal alleen maar erger worden. De huidige generatie piloten werd destijds intern opgeleid bij Sabena toen ze twintig jaar waren. Als ze dan 45 jaar werken, komen de meesten wel aan hun wettelijke pensioenleeftijd. Maar dat was niet zo bij deze piloot: hij is later begonnen en dus komt hij op zijn 65ste niet aan het minimumaantal gewerkte jaren. In principe mogen piloten, net als iedereen, met vervroegd pensioen na 42 jaar, maar dan krijgen ze door de pensioenmalus minder geld.”

Wouter Dewulf: “Het merendeel van de piloten die de komende tien jaar met pensioen zullen gaan, hebben inderdaad zo’n interne opleiding gevolgd. De groep piloten die vroeger dan 66 of 67 met pensioen kan gaan, is echt wel groot. Dit is dus maar een probleem van enkelingen.”

3 **Van Europa mogen die piloten ouder dan 65 niet meer vliegen door de gezondh Nochtans worden piloten elk jaar twee keer medisch onderzocht. Is het echt zo**

Wouter Dewulf: “Ik nuanceer dat graag: ze moeten niet werken tot hun 80ste, hé. De meeste mensen van 67 die ik ken, zijn nog altijd heel dynamisch. *(lacht)* Captains zitten ook altijd met twee in de cockpit. Gezondheidsproblemen kan je trouwens op elke leeftijd krijgen. Ik denk dat er ook een mouw aan te passen valt voor piloten die vooral lange afstand doen. Zij zouden minder belastende vluchten kunnen doen, zonder een groot tijdsverschil. Ik denk zelfs dat heel wat piloten erachter staan dat ze mogen werken tot 67.”

“

Hoe ouder je wordt, hoe meer kwaaltjes je hebt. Het is geen gezond beroep, hé. Je vliegt op 10.000 meter hoogte en er is de straling



Olivier Van Camp
ABVV

Olivier Van Camp: “Hoe ouder je wordt, hoe meer kwaaltjes je hebt. Het is geen gezond beroep, hé. Je vliegt op 10.000 meter hoogte en er is de straling. Dat heeft een grote impact. Die Europese regelgeving is er voor de veiligheid. Een *captain* vanaf 60 jaar mag bijvoorbeeld ook niet met een copiloot vliegen die ook ouder dan 60 is.”

4 Kunnen die piloten dan bijvoorbeeld niet aan de slag als instructeur voor jonge

Wouter Dewulf: "Dat is niet zo evident. Je hebt als instructeur nog altijd een geldige licentie als piloot nodig. Als Europa de leeftijd zou verhogen naar 67 jaar, dan is er natuurlijk geen vuiltje aan de lucht. Er dreigt ook een groot tekort aan piloten in de toekomst, dus die verhoging uit Europa zal er wel komen, vermoed ik."

Olivier Van Camp: "Een rol als instructeur zou in bepaalde gevallen wel een oplossing kunnen zijn, maar natuurlijk niet voor iedereen. Er zijn ten eerste niet zoveel instructeurs nodig en daarnaast is het ook niet iedereen gegeven om voor een klas te staan. De oplossing zou gewoon zijn dat ze maar tot 65 jaar moeten werken."

5 Maar zo'n uitzondering is niet aan de orde, zegt minister Jambon. Hoe reageert o

Olivier Van Camp: "Nood breekt wet. Laat ons samen rond de tafel zitten, zou ik zeggen. Maar tot op heden hebben we nog geen uitnodiging gekregen. We hopen dat die nog komt, zodat we een oplossing kunnen zoeken." *(Het kabinet laat aan onze redactie weten dat zijn deur open staat voor een gesprek.)*

“

Veel mensen binnen de luchtvaart willen een oplossing staken



Olivier Van Camp
ABVV

6 Een akkoord lijkt dus nog niet voor meteen. Vanaf wanneer dreigen de piloten l

Olivier Van Camp: “Dat kan vanaf volgende week maandag. Maar zo’n vaart zal het niet lopen. We gaan eerst afwachten of minister Jambon nog reageert en dan gaan we ons verder beraden. Veel mensen binnen de luchtvaart willen een oplossing, dus ik vermoed dat er zeker bereidheid is om te staken.”

Wouter Dewulf: “Ik betwijfel dat. Volgens mij is er niet veel stakingsbereidheid onder de piloten. Het merendeel van de *captains* nu mag echt wel vroeger met pensioen. Het zijn de uitzonderingen die geen 42 jaar carrière achter de rug hebben, omdat ze bijvoorbeeld eerst iets anders gestudeerd hebben.”

7 Als de staking er effectief komt, moet ik me dan zorgen maken over mijn vlucht

Olivier Van Camp: “Of er echt vluchten geschrapt worden: dat moeten we dan nog bekijken. We kunnen bijvoorbeeld ook stiptheidsacties voeren. We beseffen dat het een impact heeft op reizigers – en nogmaals: we hopen dat het niet zover komt – maar het is ons enige drukmiddel.”

“

Ons land heeft in het buitenland dan ook al het imago van een land waar de piloten hun verstand gebruiken en dat er overleg komt.



Wouter Dewulf
Luchtvaarteconoom

8

Door de oorlog in het Midden-Oosten dreigt er een kerosinetekort en schrappere luchtvaartmaatschappijen al vluchten. Daarbovenop nog een staking: kunnen v

Olivier Van Camp: "Nee. Maar nogmaals: de stakingsaanzegging is een drukmiddel. Anders verandert er niets."

Wouter Dewulf: "Een staking kan er voor de luchtvaartmaatschappijen echt niet meer bij. Zeker niet omwille van iets wat maar enkele mensen in de sector treft. Voor Brussels Airlines zou het een ramp zijn: hun winstmarges zijn al erg klein. Reken bij zo'n staking op 5 miljoen euro schade per dag. Vorig en dit jaar samen waren er al zeven stakingen. Ons land heeft in het buitenland dan ook al het imago van stakingskampioen, dus ik hoop dat de piloten hun verstand gebruiken en dat er overleg komt met het kabinet-Jambon."

KIJK OOK. Vakbondsman Olivier Van Camp: "Tot het probleem is opgelost, kunnen wij staken"

Jana Valcke