

Ruim 200 vluchten geschrapt: dat was gisteren de balans van de actie van de Belgische luchtverkeersleiders. Na een oproep van de vakbonden gingen ze gistermiddag wel terug aan de slag. Het zag er gisteravond laat naar uit dat er ook voldoende volk zou opdagen voor de nachtshifts. Volgens werkgever Belgocontrol kan er maar één les uit getrokken worden: de overheid moet de minimale dienstverlening invoeren.

Van onze redacteur Pascal Sertyn

BRUSSEL De luchtverkeersleiders bleken gistermiddag plots terug 'fit to work'. Daarmee gaven ze gehoor aan de oproep van de vakbonden om het werk te hervatten. Die oproep kwam er na een crisisoverleg op het kabinet van de bevoegde minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant (MR), waaraan naast de directie van Belgocontrol en de vakbonden ook minister van Werk, Kris Peeters (CD&V), deelnam.

Dinsdagmiddag raakte het luchtvaartverkeer in ons land zwaar verstoord toen de verkeersleiders plots en masse besloten een Europese regel in te roepen die hen toelaat naar huis te gaan als ze zich niet voldoende fit voelen om te werken.

Er wordt overigens sindsdien een welles-nietesspelletje gespeeld over wie de verkeersleiders aangezet zou hebben om deze fit to work-regel te gebruiken. Of misbruiken, zoals de critici stellen.

Werkgever Belgocontrol wijst met een beschuldigende vinger naar de Belgische Gilde van Luchtverkeersleiders. Vakbonden en de Gilde zelf beweren bij hoog en bij laag dat ze niet achter de 'fit to work'-oproep zitten en stellen dat ze zelf verrast werden door een spontane actie, die volgens hen in gang is gezet door een individuele verkeersleider.

De vraag is nu welke lessen getrokken kunnen worden uit deze totaal onaangekondigde verlamming van het luchtverkeer, waarbij zowel de vakbonden als de Gilde stellen dat ze geen enkele verantwoordelijkheid dragen voor de actie.

1 Minimale dienstverlening

De actie toont alvast de noodzaak aan snel bij wet de minimale dienstverlening in te voeren bij het overheidsbedrijf Belgocontrol, verklaarde woordvoerder Dominique Dehaene.

Dat vindt ook transporteconoom Eddy Van de Voorde. 'Europa kant zich tegen elk misbruik van een monopoliepositie. De verkeersleiders hebben zich daar nu op een flagrante manier aan bezondigd. Ze gaan plots actie voeren, terwijl ze weten dat er geen mogelijkheid is voor Belgocontrol om dat op te vangen.'

Als de overheid zoiets vaststelt, moet ze ingrijpen. Ofwel gaat ze afspraken maken met de vakbonden over het verzekeren van de dienstverlening, maar Van de Voorde zelf vindt de handelwijze van de verkeersleiders zo flagrant dat de overheid er best aan doet de dienstverlening gewoon op te leggen.

2 Striktere controle op ziekte

De verkeersleiders lijken de 'fit to work'-regel uitgespeeld te hebben als protestactie tegen een sociaal akkoord dat dinsdagmorgen werd gesloten tussen de bedrijfsleiding en een van de drie vakbonden (ACOD).

Moet zo'n misbruik betuigd worden? De regel afschaffen vindt Eddy Van de Voorde een stap te ver. Zoals piloten kunnen verkeersleiders die in vaak stresserende omstandigheden werken, zelf besluiten om het werk te staken als ze zich niet fit of gezond genoeg voelen.

De verkeersleiders kunnen deze regel overigens maar voor een dag invoeren. Blijven ze ook de dag erna thuis, dan moeten ze zich ziek melden en een doktersbriefje kunnen voorleggen.

De woordvoerder van Belgocontrol verzekerde gisteren alvast dat de opdracht was gegeven om de controlearts te sturen naar de verkeersleiders die verkozen het werk te onderbreken. Bij de socialistische overheidsvakbond ACOD lieten ze de voorbije dagen nog verstaan dat het bij Belgocontrol niet echt de traditie is een controlearts aan het werk te zetten.

Premier Michel (MR) zette gisteren nog wat druk op de ketel door de artsen te waarschuwen voor het schrijven van een fictief doktersattest. Maar voor de arts blijft het een delicate inschatting. Want hoe kan hij inschatten of een verkeersleider die op de proppen komt met stressklachten, al dan niet geschikt is om nog vliegtuigen te begeleiden?

3 Militairen inzetten

De verkeersleiders van Belgocontrol zijn niet de enige die het luchtvaartverkeer kunnen begeleiden. Er zijn er ook aan de slag bij Eurocontrol, dat voor een groot deel van het Europese luchtruim instaat voor de begeleiding van vliegtuigen boven de 8.000 meter. En ook het Belgische leger heeft luchtverkeersleiders. Maar die kunnen niet meteen inspringen voor de verkeersleiders van Belgocontrol. Omdat ze niet over de nodige licentie beschikken, stelt Dominique Dehaene van Belgocontrol. Aan zo'n licentie gaat twee jaar opleiding vooraf.

Transporteconoom Eddy Van de Voorde wijst er wel op dat de luchtverkeersleiders van het Belgische leger vorig jaar wel even zijn ingesprongen tijdens een grote stroompanne bij Belgocontrol. Zij zorgden er toen voor dat de vliegtuigen die in het Belgische luchtruim vlogen, veilig aan de grond werden gezet in Zaventem of afgeleid werden naar andere luchthavens. 'Maar het blijft beperkt tot het oplossen van noodsituaties. De volledige begeleiding, inclusief die van alle vertrekkende toestellen overnemen, is niet mogelijk.'

Blz. 34 opinie.

Pascal Sertyn

Copyright © 2015 Corelio. Alle rechten voorbehouden