

Luchthavenbedrijven op Zaventem, de etterbuil is open gebarsten

De glitter, de luxe, die op de nationale luchthaven Zaventem getoond wordt aan de passagiers op weg naar hun vlucht, kan niet verbergen dat achter de glamour een rauwe werkelijkheid schuilt. Sociale kankers waarvan recent de etterbuilen zijn opengebarsten. Met sociale opstanden van het personeel en hun vakbonden bij de Ierse luchtvaartmaatschappij Ryanair, de bagageafhandelaar Aviapartner en bij de onderbezette douanediens-

Ryanair

Neem de nationale luchthaven van Zaventem, na Antwerpen de belangrijkste economische activiteitenpool van Vlaanderen vnl. in de dienstensector. Zij is midden de luxe van een shoppingcenter, voor vele werknemers een *hellhole* geworden. De brutale wetten van de concurrentie, de kostenbesparingen, de hoge winsten, en een paar farfelu's aan de top van betrokken bedrijven, in dit geval Ryanair en Aviapartner, verkankeren de boel. En niet te vergeten een bepaald cliënteel dat meestal uit calculerende kleinburgers bestaat en er een punt van maakt zo goedkoop mogelijk te vliegen voor enkele tientallen euro's naar bijv. Barcelona en Praag. Dat soort cliënteel is blind voor het feit dat supergoedkoop vliegen helemaal niet goedkoop is. De prijs is vele malen hoger dan wat de consument betaalt als hij gaat vliegen. Alleen wordt die prijs laag gehouden door de prijs af te wentelen. De enorme kost van klimaat en leefmilieu staat gewoonweg niet op het vliegticket. De duizenden liters kerosine die een vliegtuig erdoor jaagt, worden zelfs niet belast. En zoals Ryanair geleerd heeft wordt de sociale kost gedragen door semi-slaven, in hun maatpak of mooi mantelpakje. Academicici, zakenlui, technocraten, vrije beroepen die vaak vliegen worden op de luchthaven geconfronteerd met stakingen, gevolg van een onrechtvaardig economisch systeem. En als ze een media-micro onder hun neus krijgen dan zijn natuurlijk de stakers en de vakbonden de kop van Jut en nooit de bazen.

Aviapartner

De zoveelste staking bij bagagebehandelaar Aviapartner zit in dezelfde keten van te lage-kostenarbeid. Maar dan in een iets andere configuratie dan Ryanair. Aviapartner, onder de naam Belgavia, was na de oorlog ooit een bloeiend Vlaams familiebedrijf. Het groeide uit

tot een schitterende diamant van de Vlaamse economie. Kwaliteitszorg voor de reiziger en het personeel stond hoog in het vaandel. Het werd de zesde grootste bagage-afhandelaar in de wereld! Zoals met vele Vlaamse familiebedrijven, waarvan de stichters en/of opvolgers ouder worden, en bij gebrek aan een degelijke Vlaamse politiek van verankering, werd het verkocht. In het globale kapitalisme zijn het vooral beleggers die op de proppen komen met veel geld, voor een groot deel vaak geleend. In dit geval namen Britten van het *Equity Fund 3i* het bedrijf over. Aviapartner maakt deel uit van een netwerk van vennootschappen met 6.000 personeelsleden, bagageverwerking van 300.000 vluchten per jaar voor 30 miljoen passagiers per jaar. Waar het familiebedrijf Belgavia met kwaliteitszorg en een normale winstopbrengst zijn weg zocht, zijn de heren van investeringsfondsen daarin niet geïnteresseerd: alleen op korte tijd veel geld verdienen en daarna snel verkopen. Deze 'investeerd'ers' zijn als een zwerm sprinkhanen: ze grazen het veld af en trekken

verder naar een ander. Dit alles mogelijk gemaakt door een politieke omgeving die hen niks in de weg legt. Het snelle winstbejag en de ratrace to the bottom in de tarieven die de bagageverwerkers aan lagekost-maatschappijen aanrekenen, kan alleen maar door *extreme* uitbuiting van de werknemers. Zo halen de kapitalistische eigenaren veel geld uit het bedrijf dat vastgeketend is aan een enorme schuldenberg. Om die weg te werken wordt een crisismanager ingehuurd. In dit geval van Aviapartner, een zekere **Laurent Levaux**, een mannetje van de donkerblauwe Chicago-school. De druk op de werkers werd nog verhoogd. De loonslaven moeten dagelijks tonnen vracht verslepen. Op hun knieën in de kleine, benepen vliegtuigruien. Ze kloppen honderden overuren door de onderbezetting. Vaak met tijdelijke contracten, regelmatig zonder eetpauze. Met verouderd en versleten materieel. Dag en nacht. In hitte en koude. Dat alles deed de arbeidsverhoudingen verzu-



Achter de glitter van de luchthaven schuilt een grauwe werkelijkheid

Strijd loont

'Strijd loont' kan een gemeenplaats zijn. Maar is daarom niet minder waar. Media, onderwijs, de bedrijfscultuur zijn erop gericht om de strijd voor gerechtvaardigde eisen tegen te gaan en werkers onder een verstikkende stolp te plaatsen. **Geert van Goethem**, gastprofessor Ugent, directeur van het Instituut voor Sociale geschiedenis (Amsab) en kenner van de sociale geschiedenis stelt dat "het reguliere arbeidscontract onder druk staat. In de private sector durven werknemers van dienstbedrijven als Deliveroo, Uber of bouwvakkers, enz. het risico niet nemen om te staken omdat zo hun contract kan beëindigd worden. Toch bewijzen de stakingen van Ryanair en Aviapartner een historische wetmatigheid. Als de bodem in zicht is, komen mensen op een gegeven moment in opstand. Eigenlijk is dit de essentie van de vakbonden die ook zo ontstaan zijn in de 19^e eeuw." De staking is het strijdmiddel dat naar positieve resultaten kan leiden. Dat bewijzen de werknemers van Ryanair en Aviapartner.

Ryanair baas **Michael O' Leary** schreeuwde midden de staking van het personeel dat "de hel in een klomp ijs zal moeten veranderen eer hij de vakbonden erkent". De succesvolle stakingen van het Ryanair-personeel in vele Europese landen hebben hem een lesje geleerd. De CEO van Ryanair gaf toe aan de belangrijkste vakbondseisen. De neoliberale, krepele Ierse arbeidswetgeving, die door de baas van Ryanair gebruikt werd als de norm voor al de personeelsleden in Europa, geldt niet meer. De nationale arbeidswetgevingen van het land waar het personeel woont en gestationeerd is, worden van toepassing. Dus ook de Belgische arbeidswetgeving. Het Ryanair personeel in België had voordien geen recht op werkloosheidsuitkeringen en op moederschapsrust omdat de contracten niet volgens Belgisch arbeidsrecht waren opgesteld. De historische overwinning van de strijd van het personeel en hun vakbonden bij Ryanair, inspireerde de bagagisten van Aviapartner om de al lang woekerende etterbuil open te steken en gingen ook in staking. De staking duurde zes dagen voor de bazen toegevingen deden. De vakbondsafgevaardigden toonden fier een akkoord van 8 bladzijden waarin zo'n dertig punten werden aangekaart. Werktijden zullen worden gerespecteerd, er zullen meer vaste contracten komen en er komen volgend jaar heel wat investeringen in nieuw afhandelingsmateriaal. Maar het blijft afwachten of de directie het contract zal uitvoeren.

Deze overwinningen zijn belangrijk in dit tijdsgewricht. Ze werden afgedwongen van een donkerblauw, hooliganachtig bedrijfsmanagement dat geen sociaal overleg meer wil. Ryanair bewijst dat de nationale staten het strijdtoneel zijn van nationale vakbonden. Dat leidt tot overwinningen. Dat is niet het Europa van de EU, maar van de nationaal en Europees gecoördineerde stakingen. Ook hier heeft de



Michael O'Leary : minacht vakbonden

superstaat in wording, de Europese Unie nauwelijks een rol gespeeld, behalve de strenge woorden van EU-commissaris voor Sociale Zaken, **Marianne Thyssen** aan het adres van Ryan-baas O'Leary. Zij droeg hem op zo snel mogelijk de nationale arbeidswetgeving toe te passen, zonder hem evenwel daartoe te kunnen dwingen.

Naar één luchtvaartstatuut?

Deze overwinningen zijn op korte termijn belangrijk. Maar als de directie van deze bedrijven de gemaakte akkoorden als een vodje papier beschouwt, dan zijn de werknemers en de vakbonden eraan voor hun strijd. Er zijn structurele oplossingen noodzakelijk. Sommige luchtvaartexperts blijven in de logica van de concurrentie, en vinden dat er nog een derde bagage behandelaar moet komen (naast Aviapartner en Swissport) om zo de concurrentie te laten spelen. Het is alsof je een brand zou blussen met nog meer vuur. Immers, dat zal nog meer druk zetten op de prijzen, de lonen en arbeidsomstandigheden, zeker met lage kost vliegers. In syndicale middens en bij linkse partijen wordt de suggestie geopperd dat de luchtvaartwerkers een statuut moeten hebben zoals de dokwerkers door de Wet Major. Zo zouden ook de werkers in de luchthaven in een luchthavenstatuut moeten opgenomen worden, met gelijke loon- en arbeidsvoorwaarden per job voor iedereen. Inzake arbeidsvoorwaarden zou de kandidaat-werknemer het recht op een voltijdse job verwerven na een proeftijd van zes maanden; het misbruik van interims en nepcontracten zou moeten uitgeschakeld worden; er moeten vaste uurroosters komen en strikte regels voor het aantal lossers en laders van vliegtuigen, per type vliegtuig. Belangrijk in dit statuut is dat het contract afgesloten wordt met de luchthavenuitbater waar de staat nog een belangrijke aandeelhouder is en de politieke klasse haar verantwoordelijkheid moet nemen. Alleen zo'n statuut kan vermijden dat de concurrentiestrijd op de rug van de werkers en de dienstverlening gebeurt.

Stiptheidsakties douane Zaventem

Niet alleen bij Ryanair en Aviapartner waren

er acties. Ook bij de douane op de luchthaven werden er stiptheidsacties georganiseerd in de loop van vorige maand. Niet alleen de aankomende, maar ook de vertrekkende vluchten werden stipt gecontroleerd. Ook hier gaat het om personeelstekorten en slechte arbeidsomstandigheden bij een overheidsdienst. Ook hier zie je de tentakels van de neoliberale recepten in de politiek. Besparingen op personeel leiden tot het bevorderen van de criminaliteit. Er werden tijdens de stiptheidsacties heel wat belangrijke vondsten gedaan zo melden de vakbonden. Het gaat om 35 kg drugs, illegale invoer van goud, koffers vol valse geneesmiddelen, cosmetica, sigaretten en véél cash geld. Kleine en grote criminelen smokkelen in Zaventem dat het een lust is. De politiek laat betijen, laat de douaniers aan hun lot over en is indirect een handlanger van de smokkelaars en/of criminelen.

De slechte werkvoorwaarden, de onderbezetting van personeel, de te lage lonen op de luchthaven van Zaventem en tegelijk hoge winsten voor aandeelhouders zijn stilaan een trend aan het worden. We denken aan duizenden vleesboeren, groentekwekers, melkveehouders, die niet eens hun productiekost vergoed krijgen. We denken aan de taxichauffeurs die niet opgewassen zijn tegen de sociale dumping van Uber. En wat met de kleine zelfstandige die het moet afleggen tegen warenhuizen, die op hun beurt onder druk komen van de uitbuitingsmagazijnen van de grote webwinkels?

We staan hier voor een fundamentele maatschappijkeuze: dienen we alleen het belang van het kapitaal of van de arbeid? En laten we een politieke klasse verder aanmodderen, die dertig jaar lang de deregulering en loonbesparingen van een wettelijk kader voorzien heeft? De nieuwe economische plutocratische wereldorde verscherpt de sociale, ecologische en culturele tegenstellingen. Ze stuit echter op steeds meer democratisch verzet van vakbonden, minderheden, vrouwen, autobewegingen, milieugroepen, enz. Daarom wordt het algemeen klimaat harder, meer gepolariseerd en giftiger. Honderdvijftig jaar geleden gaf dit het ontstaan van de arbeidersbeweging. We zijn bijna tweehonderd jaar later misschien terug naar af. En zoals de geschiedenis leert, en vandaag Aviapartner en Ryanair (en eerder dit jaar Lidl, Carrefour, en openbare diensten...) zullen het dus uitgebuite, vernederde mensen zijn, die zich zullen verenigen en actie voeren voor een democratische- en welvarende toekomst.

Miel DULLAERT