

Staking op Zaventem. Wie is verantwoordelijk voor het conflict? (15.8.08)

In de media is er heel wat te doen geweest over de staking van de bagagebehandelaars. Wat we niet gehoord hebben is de stem van de werknemers. Hieronder het verhaal van syndicalisten bij Flight Care. De klachten van de werknemers bij AVIA zijn gelijklopend.

Heel wat onwettige situaties in verband met variabel lonen, overuren, contracten, het niet respecteren van veiligheidsregels (iata akkoorden)... Op elke ondernemingsraad klagen de delegees de werkdruk aan en de onmogelijk flexibele uurroosters en contracten. Als men zich de vraag stelt wie verantwoordelijk is voor de miserie dan is het de werkgever omdat hij het sociaal overleg volledig naast zich neerlegt. Flightcare bestaat vijf jaar en is er in die korte tijd in geslaagd vijf delegees buiten te gooien !!!!

De mensen die in de loading werken moeten bij het lossen van een vliegtuig 110 kg per minuut verplaatsen, zo berekende Het Laatste Nieuws, en dat met twee man per vliegtuig, waarbij ze zelfs meer dan 1 vliegtuig tegelijk moeten doen, zodat de ploegbaas onmogelijk nog kan werken volgens de veiligheidsregels. Er worden hier tonnen versleurd, in de hitte, de regen of de kou en dan nog in een heel moeilijke houding want in de call kan je niet rechtstaan terwijl ze vaak 30 kg moeten opheffen en soms zelfs meer. Heel veel mensen klagen dan ook over rugproblemen. Daarbij komt nog eens dat ze hun uurrooster per maand krijgen, pas een week op voorhand, en dat kan zelfs nog veranderen tot de dag voor het uurrooster van kracht is. Dit geldt trouwens voor alle diensten bij Flightcare.

Bij de bagagecontrol is het nog erger: die mannen moeten elk stuk bagage apart in handen nemen om het op de kar te stouwen. Tussen 4 uur en 6 uur 's morgens vertrekken er zo'n vijf charters, dit betekent vijf bagagekarren, elk zo'n 500 kg. Dus 2.500 kg verplaatsen, voor 1 man, en dan is het nog maar 6 uur in de morgen! Je mag echt rekenen op een gemiddelde van 30 ton per man per dag! Bovendien moeten ze verschillende shut tegelijk doen, dat is dus lopen van het een naar het ander. Plus een flexibel uurrooster, en geen vaste shifts zoals in veel andere bedrijven: op elk uur van de dag beginnen er mensen te werken, van 4 uur 's morgens tot middernacht.

Dan is er nog de onzekerheid over hun contract: mensen blijven jaren werken in jojo contracten, (50% basis contract en de rest naargelang ze je nodig hebben, 75%, of 100%) er heerst een ongelooflijke willekeur. Als je een paar keer ziek geweest bent, kunnen ze je contract naar beneden halen zodat je terugvalt op het basiscontract. Pure willekeur !! Dit stoppen was trouwens een van de eisen van de staking, die de directie niet ingewilligd heeft.

In de cleaning zijn er veel te kleine ploegen om een vliegtuig te kuisen; ook is de rotatietijd (de tijd dat een vliegtuig aan de grond staat) heel kort: soms zijn er maar zeven minuten om een vliegtuig te kuisen, voor grote vliegtuigen is dat een half uur om negen toiletten schoon te maken, om je tussen elke stoel te buigen om alles op te rapen, om alle vuilbakken leeg te maken. Dat is heel zwaar voor je rug en alles samen is het bijzonder stresserend. Vroeger had je ploegen van minimum vier man en voor de grote vliegtuigen tien man; nu is dit dikwijls drie of zes man.

Ook hier zelfde probleem van contracten en uurroosters. Ik ken iemand die er al werkt van tijdens de Sabena-periode, dus al meer dan 5 jaar, en die nog altijd niet voltijds vast is. Er werken hier veel vrouwen, het is heel moeilijk om je uurrooster te verwisselen als dat nodig is voor de opvang van de kinderen of als je naar de dokter moet... En als je ziek bent, word je op het bureau geroepen en krijg je een verwittiging. Delegees zijn hier al vaak rond tussenbeide gekomen maar toch blijft men het doen. Wie drie keer ziek geweest is, loopt veel kans dat hij

of zij geen contractverhoging krijgt: gebroodroofd omdat je ziek bent!!!

Op passage(check in balie) vormen de uurroosters het grote probleem: in eenzelfde week kan het zijn dat je je wekker elke dag op een ander uur moet zetten, variërend van 3 uur 's morgens tot middernacht. Overdag vind je geen tijd om te eten, de stress is zo groot dat veel mensen er onderdoor gaan. Ook hier geen vaste contracten.

In de cargo is de flexibiliteit ook verschrikkelijk. Een week voor de maand begint krijg je een "rol" maar daar meer dan de helft verandert nog in de loop van de maand. Of een telefoontje 's avonds dat je de 's anderendaags op een ander uur moet beginnen. Je weet ook nooit wanneer je gedaan hebt met werken en de mensen moeten heel veel overuren kloppen. Ze zijn met veel te weinig om een vliegtuig te laden, wat tot gevaarlijke situaties leidt: het laatste jaar zijn er verschillende zware accidenten gebeurd, niet respecteren van veiligheidsregels, paletten die op tarmac staan... Er is een verloop van meer dan 30 % in deze dienst, op elke tien man die er begint zijn er maar een paar die de moed hebben om te blijven.

De loadheet, deze zijn mensen zijn eindverantwoordelijk om het vliegtuig te laten opstijgen permanent onderbemand en er heerst een zware flexibiliteit, met alle gevolgen vandien voor de veiligheid.

.