

Swiss-Air doet Sabena kapseizen, Belgische regering medeplichtig

België maakt een ware aanslag op haar nationale luchtvaartmaatschappij mee. De schulden moeten niet ver gezocht worden. Swiss-Air, dat nu de aanslag uitvoerde, heeft zich steeds leugenachtig en bedrieglijk opgesteld. Maar de Belgische politieke verantwoordelijken gaan evenmin vrijuit. Zij hebben de maatschappij uitverkocht en zetten in het kader van de Europese Unie heel de liberalisering van de luchtvaart mee op poten. Die Belgische politici, die sinds 95 alle hoop op partner Swiss-Air zetten, voelen zich nu in hun hemd gezet. De gevolgen zijn dramatisch.

Uit Rood door David Dessers

Begin dit jaar glunderde de bevoegde ministers Daems nog. De Zwitsers zouden hun aandeel in Swiss-Air optrekken tot 85%. De Belgische overheid zou een zeg krijgen in het beheer van Swiss-Air en een aantal Sabena-afdelingen zou ondergebracht worden bij Swiss-Air.

De werknemers moesten dan wel 2 miljard inleveren, de luchtvaartmaatschappij, zo verzekerde Daems was gered. Verhaaltjes over een stabiele luchtvaartmaatschappij onder de vleugels van een sterke partner werden weer opgedist. In april werd dit in een akkoord gegoten en er werd een plan opgesteld om vers kapitaal in de onderneming te pompen.

Zijn glimlach vertrok al aardig toen slechts enkele weken nadien het akkoord geen ballen waard bleek en de Zwitsers hun beloften niet konden nakomen. Er werden schadeclaims ingediend. Maar kort daarna bleek het allemaal weer koek en ei, gerechtelijke procedures werden stopgezet; de Zwitsers waren dan toch bereid om... Intussen kregen de vakbonden te horen, dat ondanks de enorme inspanningen waarmee het personeel met het mes op de keel had ingestemd, vroegere akkoorden weer vervielen. Gemaakte afspraken werden met één pennetrek weggevaagd.

Vanaf dan kwam er een nieuw businessplan op tafel te liggen dat zomaar even 19% van de jobs wilde kelderen. Dit terwijl de vakbonden een akkoord op zak hadden, dat stelde dat er geen afdankingen zouden plaatsvinden tot 31 december 2002. Het management gijzelde het personeel en stelde dat dit te nemen of te laten was, in ruil zou er dan geld geïnjecteerd worden in Sabena, ongeveer 17 miljard, opgehoest door de Belgische staat en de Zwitsers. Na lange en moeizame onderhandelingen werd er dan uiteindelijk een akkoord tussen vakbonden en patroon gesloten, waarover de werknemers zich zouden kunnen uitspreken in een referendum. Volgens het akkoord zouden er 550 naakte ontslagen vallen, 700 zouden via een sociale begeleiding aan de deur worden gezet.

Maar terwijl het bedrijf nog in rep en roer stond over dit akkoord, werd op 2 oktober duidelijk dat Swiss-Air in concordaat ging en dus helemaal geen geld meer injecteert

in Sabena. Weg akkoord, weg businessplan want plots verdween de financiering ervan.

Medeplichtigen

Sinds in 1995 de Belgische regering France-Air door de nieuwe partner, de S-Air-groep, liet uitkopen en S-Air officieel 49,5% van de aandelen maar met een onmiddellijke optie tot 62,5% in handen kreeg, was het duidelijk dat die Belgische politiek het zaakje uit handen gaf. Bovendien werden slechts onder syndicale druk in de akkoorden met Swiss-Air afspraken opgenomen rond werkgelegenheid. Met andere woorden, de Belgische overheid heeft haar luchtvaartmaatschappij in de vitrine geplaatst. Daarenboven koos ze dan ook nog een bijzonder onbetrouwbare partner aan wie ze het beheer over liet...

Ex-baas Reutlinger wordt inmiddels achtervolgd door beschuldigingen van fraude. De houding van Swiss-Air en haar aandeelhouders is in alle opzichten schandalig. Het personeel van Sabena werd herhaaldelijk bedrogen. De Belgische regering onder Daems is echter voortgegaan met deze partner en heeft dus niets gedaan om een dergelijk catastrofe te vermijden. De aandeelhouders van Swiss-Air spelen met het leven van duizenden werknemersgezinnen. Nog steeds werken er in en rond Sabena zo'n 9000 mensen. Hun toekomst is vandaag onzeker.

Neoliberaal

De wereldwijde liberalisering in de luchtvaart hebben een waar slagveld veroorzaakt. Maatschappijen gaan ten onder aan de bikkelharde concurrentie, de wet van de winst regeert en walst alles plat. Het recente businessplan van Sabena maakt duidelijk wie er de dupe wordt van heel deze zaak: wat de passagiers betreft, werd volledig gekozen voor businessclass-reizigers. De vluchten moesten dus volledig aangepast worden aan de noden van het bedrijfsleven. De business-man met weinig tijd maar veel geld als model-passagier.

Maar ook de werknemers werden er de dupe van, vermits haast 1/5 de wandelen zou gestuurd worden.

Liberalisering in de luchtvaart zorgden er ook voor dat omwonenden van luchthavens met steeds meer hinder en risico's ondervonden en vele gezinnen de wijk kozen. Dit slagveld kan enkel maar gestopt wanneer er terug over openbare dienstverlening op het vlak van transport en mobiliteit zou gedacht worden. Intussen concurreert een maatschappijtje als Ryan-Air weer heel wat kapot. Dit agressieve bedrijf bespaart op zowat alles en nog wat (vliegreizen van piloten, infrastructuur, vliegtijden van de vliegtuigen zelf, personeel,...). Met het de geprivatiseerde Engelse spoorwegen in gedachten kan je je afvragen, hoelang ongelukken nog kunnen uitblijven.

De komende weken worden beslissende weken voor de duizenden werknemers van Sabena. Zijn de vakbonden niet te sterk meegegaan in de logica die hen opgedrongen werd door de Belgische regering en Swiss-Air? Er moet een strijd

aangevat worden tegen de sluiting van Sabena, voor de vrijwaring van het personeel.