



Bert Beelen ◊**◊
Philippe Verbiest
Peter Luypaers ◊
Johan Vanstipelen
Sabine Etienne
Hans-Kristof Carême ◊
Stefanie De Schrijver
Alexander Binon
Katrien Beelen
Liesbeth Peeters
Thomas Beelen
Marjolein De Backer
Stephanie Lenaerts
Sarah Brouwers
Ted Kappetijn
Evelien Vanlaer

Aan **BELGOCONTROL**
en aan de Heer **DECUYPER**, CEO

Tervuursesteenweg 303
1820 STEENOKKERZEEL

16 april 2016

Carolyn Vanthienen
Hendrik Baumans

AANGETEKEND met ontvangstbewijs

i.s.m.
Dirk De Keuster
Wim Rasschaert
Elke Casteleyn

Mijnheer de CEO,
Geachte Heer *Decuyper*,

Uw aangetekende brieven dd 13 april 2016, gericht tot Mevrouw Maryse MEULEMANS, Voorzitter Belgian Guild of Air Traffic Controllers (BGATC), door haar ontvangen per post op 15 april 2016 (tevens ontvangen per @ op 13 april 2016).

Als raadsman van mevrouw MEULEMANS heb ik de eer u onderhavige brief officieel en aangetekend toe te zenden; deze brief geldt als formele ingebrekestelling.

Met verbazing en verontwaardiging heeft mevrouw MEULEMANS kennis genomen van de inhoud van beide aangetekende brieven.

De inhoud ervan wordt volledig betwist en hierbij uitdrukkelijk geprotesteerd, zowel ten aanzien van BELGOCONTROL als ten aanzien van uzelf als CEO van BELGOCONTROL.

Zo heeft mevrouw MEULEMANS noch zelf noch middels bestuursleden van de Gilde opgeroepen tot het “*niet aanvatten, vroegtijdig verlaten of eenvoudigweg niet uitvoeren*” van het werk, zoals u volstrekt ten onrechte beweert en wat u al even ten onrechte kwalificeert als een “*collectieve actie*” .

Zo ook heeft mevrouw MEULEMANS zelf noch middels bestuursleden van de Gilde “aangezet tot het onderbreken dan wel niet aanvatten van het werk door zich te beroepen op geveinsde arbeidsongeschiktheid”, zoals u volkomen foutief en ten onrechte beweert.

Terzake formuleert mevrouw MEULEMANS het meest uitdrukkelijke voorbehoud, ondermeer doch in het bijzonder voor lasterlijke aantijgingen en in voorkomend geval laster.

Bovendien stelt mevrouw MEULEMANS BELGOCONTROL evenals uzelf als CEO van BELGOCONTROL formeel in gebreke voor, ondermeer doch in het bijzonder, het volgende :

1. De onaanvaardbare onbetrouwbaarheid en instabiliteit van hard- en software van BELGOCONTROL, van het EuroCatsysteem waarmee wij als luchtverkeersleiders moeten werken.

Over volgende problemen (hieronder volgt een overzicht van de gemelde technische problemen van het Eurocatsysteem) werden door de Gilde van luchtverkeersleiders gedurende de voorbije jaren tientallen mails gestuurd, brieven geschreven en SRO's ingevuld (meldingen van Safety Related Occurrences), gericht tot verschillende instanties (manager CANAC, Safety Cell, BSA, enz.); deze bestemmingen werden hierover herhaaldelijk aangesproken en al even herhaaldelijk opnieuw geïnterpelleerd.

Vergeefs.

Een overzicht van de vastgestelde en aangeklaagde technische problemen met het Eurocatsysteem, met vermelding van de periode gedurende dewelke deze problemen zich voordoen:

Sinds 2013 tot heden :

- Meerdere gevallen van bevroren schermen (frozen radardisplay);
- Meerdere gevallen van zwarte schermen: scherm toont geen beeld gedurende een paar seconden;
- Onvolledige vluchtgegevens: informatie uit de vluchtplannen verschijnt slechts gedeeltelijk op het scherm;
- Door een te hoge workload van de CPU vertoont het systeem abnormaal gedrag;
- Verlies van de muisfunctie;
- Label dat pas na langere tijd van het scherm verdwijnt (een bug die reeds gekend was vóór de opening van Canac2; beslissing werd blijkbaar genomen om deze niet te weg te werken);
- Replay tool (= legaal opname systeem) geeft geen exacte weergave van de beelden van de werkpositie van de verkeersleider. De weergave achteraf is een opgebouwde reconstructie van input data. Tijdens dit opbouw-proces (input naar output data) gebeuren er fouten: gebeurtenissen zoals een bevroren scherm,

ontbreken van informatie, abnormaal gedrag enz ... worden niet vertoond op de replay tool;

- Verlies van opgeslagen data van de replay tool : door gelijktijdige crashes van de harddrive én de backup drive zijn gegevens van meerdere weken verloren, en dus niet meer beschikbaar ingeval van een juridisch onderzoek. Dit probleem heeft zich minstens op 3 verschillende momenten voorgedaan.

Sinds 2009 - 2015 : (probleem pas opgelost na 6 (!) jaar)

- Eurocat software was slechts beperkt bruikbaar tijdens slechte weersomstandigheden (bv onweer) : vluchtplannen konden niet aangepast worden wanneer vliegtuigen van hun route door het Belgische luchtruim afweken. Na een bepaalde tijd vielen deze vluchtplannen ook uit het systeem, waardoor de verkeersleiders geen enkele vluchtinformatie meer hadden, terwijl de vliegtuigen nog niet op de grond stonden. Dit leidde bijvoorbeeld tijdens de grote onweersbuien van 2011 tot levensgevaarlijke situaties.

Nieuwe software om dit probleem aan te pakken werd pas in juni 2015 geïnstalleerd.

Sinds 2014 - heden:

- Problemen met stack manager window: vluchten die in een “wacht patroon” boven een bepaalde locatie vliegen, worden met een specifiek eurocat tool gecontroleerd (= the stack manager window).

Deze werktool blijkt onbetrouwbaar en onveilig, en bijgevolg nutteloos.

Labels verdwijnen of kunnen niet verwijderd worden; vluchten verschijnen niet op het scherm.

Instructie van Belgocontrol: “*gebruik de tool enkel als informatie maar niet voor separatie*” (...);

2015 : (probleem opgelost in 2015)

- Problemen met de auditieve alarmen: ofwel onhoorbaar ofwel veel te luid (zeer verwarrend).

Zelfs na verscheidene systeemresets was het probleem nog steeds niet opgelost.

Herinstallatie van hardware was noodzakelijk.



27/5/2015 :

- Totale elektrische panne in het verkeersleidingscentrum in Brussel: de maandelijkse generator-testen (wegens besparingsmaatregelen verplaatst naar overdag) veroorzaken een elektrische stroom die alle zekeringen doet springen en gans het centrum plat legt.

Gevolg: verlies van radarschermen, geen radiocommunicatie en geen telefoonlijnen beschikbaar met naburige luchtverkeerscentra!

Achteraf werd een “*clear the sky*” procedure geïmplementeerd en een volledige herziening van de voordien zo goed als onbestaande contingency (rampen)-plannen werd uitgevoerd.

03/2014 - 6/2015 :

- Elektrische problemen op de toren van Charleroi : gedurende maanden wordt aan de verkeersleiders gevraagd enkel hoogst noodzakelijke apparaten te gebruiken (absoluut verbod om airco (tijdens hittegolf), microgolf, koffiemachine, enz. te gebruiken).
- Juni 2015: verschillende elektrische pannes in de toren van Charleroi. Door een slechte bedrading springen de zekeringen.

Technici van Belgocontrol waren verschillende dagen aanwezig omdat de oorzaak niet werd gevonden.

De approach van Brussel staat standby om verkeer van Charleroi over te nemen in geval van panne.

- Begin Juli 2015 wordt oorzaak gevonden en hersteld.

18/12/2015 :

LAN systeem valt uit (OLDI lijnen , GAREX, ADIDS, sector management):

- OLDI Lijnen: cruciale informatie wordt via deze lijnen automatisch uitgewisseld met naburige luchtverkeersleidingscentra. informatie over de positie van de vliegtuigen, hoogte en transponder code moet plots door luchtverkeersleiders via telefoon uitgewisseld worden. Enorme verhoging van werkdruk;
- Garex: systeem voor het koppelen en ontkoppelen van de frequenties werkt niet meer. Bijgevolg onmogelijk om een extra sector te openen. Dit gebeurt vlak voor het begin van de grote ochtendpiek;
- ADIDS: cruciale informatie over weer, procedures en operaties is niet meer beschikbaar;



- Sector management: onmogelijk om over te gaan van nacht naar de dag configuratie; juist voordat de grote ochtend piek eraan komt.

NB : er is geen backup system voorzien voor deze LAN (!).

1/2/2016 :

- Elektrische kabel wordt tijdens werken aan een ander gebouw naast de toren van Antwerpen doorgesneden. Alle radarschermen, inclusief de back up systemen, vallen uit.

De kabel lag onbeschermd.

Doordat er op dat moment geen verkeer was, is de toren niet gesloten geweest. Na een paar uur werd de kabel gerepareerd en in een beschermde goot gestoken.

16/2/2016 :

- Door een verkeerde manipulatie door een technicus, verdwijnt zonder waarschuwing alle radar informatie van alle werkposities in alle units gedurende 60 seconden;

22/2/2016 :

- Op de radar worden alle vliegtuigpositie-symbolen dubbel weergegeven, wat gedurende 2 minuten resulteert in veelvoudige oorverdovende en valse waarschuwingsalarmen. Zeer storend en levensgevaarlijk.

2011 - 2/4/2016 :

- Op 2 april 2016 doen zich problemen voor met de 3 data processing servers (problemen gekend sinds 2011).

Inputs in de vliegtuiglabele zijn niet meer mogelijk, geen vluchtdata meer beschikbaar op radar.

Niet meer mogelijk om veilig te werken.

Clear the sky procedure wordt uitgevoerd. Na 1 uur wordt het probleem verholpen en teruggekeerd naar normale operaties.

Het uitblijven van oplossingen, de steeds korter wordende periodes tussen de opduikende problemen, tesamen met de karige informatie die aan de luchtverkeersleiders werd gegeven door de (weinige overblijvende) techniekers over het EuroCatsysteem, hebben ervoor gezorgd dat de luchtverkeersleiders het vertrouwen in dit systeem volledig kwijt zijn.

Navolgende communicatie vanuit BELGOCONTROL dd 5 april 2016, is terzake tekenend:

Aan: DGO.ATS@Belgocontrol
Van: Peggy Devestel/Belgocontrol
Datum: 5-4-2016 18:28
Onderwerp: communicatie omtrent technisch mankement/ communication en raison d'un manquement technique

Beste collega's,

Door een technisch mankement in het Eurocatsysteem moest zaterdagmiddag 2 april 2016 het luchtverkeer tijdelijk onderbroken worden. Tot deze ultieme maatregel werd beslist om aan onze eerste opdracht te kunnen blijven voldoen, namelijk de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren. Daar zijn wij dankzij de professionele reflex van de collega's die op dat moment aan het werk waren in geslaagd. Het technisch probleem werd snel verholpen zodat wij na korte tijd weer operationeel waren.

De directie levert op basis van analyses de nodige inspanningen om een stabiel CANAC-systeem te kunnen garanderen. Op zeer korte termijn zal overgegaan worden tot de versnelde vervanging van de hardware en software. Deze investeringen maken deel uit van de inhaaloperatie die bezig is, ook op vlak van infrastructuur.

Chères collègues,

Cher collègues,

Samedi après-midi 2 avril 2016, en raison d'un manquement technique dans le système Eurocat, il a fallu interrompre temporairement le trafic aérien. Cette mesure ultime a été décidée afin de pouvoir continuer d'assurer notre première mission, à savoir garantir la sécurité du trafic aérien. Grâce au réflexe professionnel des collègues au travail à ce moment, nous y sommes parvenus. Il a été remédié très rapidement au problème technique, de sorte que nous sommes redevenus opérationnels peu après.

La direction fournit les efforts nécessaires, sur base d'analyses, pour pouvoir garantir un système CANAC stable. On procédera à très court terme au remplacement accéléré du hardware et du software. Ces investissements font partie de l'opération de rattrapage en cours, également au niveau de l'infrastructure.

Peggy Devestel I BELGOCONTROL

Director-General Operations

**Tervuursesteenweg 303, B-1820 Steenokkerzeel, Belgium
Mobile **+ 32 (0)495/22 40 00** I Email **dpe@belgocontrol.be****

De vraag die bovendien tijdens de onderhandelingen meermaals en uitdrukkelijk werd gesteld, is waarom de personeelsbezetting van 17 naar 15 moet dalen terwijl de BELGOCONTROL en haar Directie de stabiliteit van het CANAC-systeem niet eens kan garanderen?

2. De afwezigheid van een geschikte implementatie evenals de flagrante miskennenning door BELGOCONTROL en door uzelf als CEO van BELGOCONTROL van de verzwaarde verantwoordelijkheid en individuele beslissingsbevoegdheid van iedere luchtverkeersleider in persoon, om zijn/haar “*ability for duty*” permanent in te schatten en dienvolgens individueel en persoonlijk te beslissen of hij/zij haar werkzaamheden met 100% concentratie en geschiktheid kan vervullen.

De Europeesrechtelijke verordenende bepalingen terzake, benevens de overige vigerende voorschriften terzake, leggen daartoe nochtans onmiskenbaar minstens de morele en deontologische beroeps-ethische verplichting op aan iedere luchtverkeersleider in persoon: “*Licence holders shall not exercise the privileges of their licence when having doubts of being able to safely exercise the privileges of the licence and shall in such cases immediately notify the relevant air navigation service provider of the provisional inability to exercise the privileges of their licence.*”

In casu zouden de luchtverkeersleiders een zware fout begaan mochten zij in dergelijke omstandigheden wel zijn overgegaan tot het aanvangen van hun werkzaamheden. Integendeel, zij hebben hierover in eer en geweten en met de vereiste zorgvuldigheid hun individuele en persoonlijke verantwoordelijkheid genomen.

BELGOCONTROL en uzelf miskennen niet alleen bovenstaande, blijven niet alleen in gebreke tot een adequate implementatie over te gaan van bovenstaande, doch kwalificeren deze individuele beoordelingsverantwoordelijkheid van de luchtverkeersleiders in casu ten onrechte en foutief als “*geveinsde arbeidsongeschiktheid*”.

Huidige ingebrekestelling geldt a fortiori voor de door BELGOCONTROL of uzelf als CEO van BELGOCONTROL besliste opvorderingen, waarbij BELGOCONTROL en uzelf als CEO van BELGOCONTROL de risico's tot zich nemen -met uitsluiting van de opgevorderde- verbonden aan het opleggen van het hervatten van de werkzaamheden door een luchtverkeersleider die persoonlijk oordeelt zich in een staat van “*provisional inability*” te bevinden.

Ook daarvoor uitdrukkelijk alle voorbehoud.

3. Het structurele personeelstekort

- Op 15 oktober 2013 (de heer Decuyper is in oktober 2013 CEO van BELGOCONTROL geworden) werd een personeelsbehoefteplan beloofd voor januari 2014 in de werkgroep statuut (werkgroep die sociale akkoorden voorbereidt ter ondertekening in paritair comité – vertegenwoordiging werkgever & syndicaten aanwezig).

Deze belofte werd niet nagekomen.



- Op 17 maart 2014 werd door vakbond herinnerd aan de belofte om een personeelsbehoefteplan te hebben tegen januari 2014.

Op de werkgroep statuut van 3 april 2014 werd meegedeeld dat “ze ermee bezig waren, maar dat het ongelooflijk veel werk betrof”.

ACV vermeldt dat dit in een conflict zal ontaarden.

- Op 6 en 24 juni 2014 werd nogmaals een stand van zaken (lees “beloftes”) over het plan meegedeeld in het paritair comité.

Een stakingsaanzegging in juni werd uiteindelijk op 27 juni 2014 gevolgd door een protocolakkoord, waarin een personeelsbehoefteplan werd beloofd ten laatste op 31 augustus 2014, inclusief aanwervingen voor de komende drie jaar. (artikel 1 voorlaatste streepje van het Protocol).

Een vraag tot uitstel volgde tot 9 september 2014.

Een belachelijk excell-document van slechts 5 lijnen waarin gesteld werd dat in 2015 en in 2016 telkens zal worden overgegaan tot aanwerving van 12 nieuwe verkeersleiders was de poging van BELGOCONTROL om een personeelsbehoefteplan door te sturen op 10 september 2014.

Voor 2017 werd er zelfs enkel vermeld : “TBD” (to be determined):

Année	Fonction	Raison	Nombre	Internes/externes	Remarque
2015	2304 Aspirant contrôleur en formation	Remplacements	12	Internes/Externes	Il faut organiser un concours de recrutement Le # de recrutements tient compte d'un # éventuel de non-lauréats.
2016	2304 Aspirant contrôleur en formation	Remplacements	12	Internes/Externes	Réserve de recrutement ou concours de recrutement Le # de recrutements tient compte d'un # éventuel de non-lauréats.
2017	2304 Aspirant contrôleur en formation		TBD		
2018	2304 Aspirant contrôleur en formation		TBD		
2019	2304 Aspirant contrôleur en formation		TBD		
Explication					
<p>1. Au cours de la période 2015-2016, 24 Aspirants contrôleurs en formation seront recrutés (12 en 2015 et 12 en 2016). Dans le recrutement de '12+12', on tient compte du fait qu'il se peut qu'un certain nombre d'entre eux ne réussissent pas la formation au final. Un tel recrutement se déroule par le biais d'un Concours de recrutement, dont les lauréats sont classés et où l'on signale chaque fois au 12 mieux classés qu'ils peuvent participer à la formation. Pour le recrutement de 24 nouveaux Aspirants contrôleurs, on part du principe que Belgocontrol peut affecter ceux qui réussissent la formation complète, là où ils sont nécessaires en service opérationnel - ladite 'mobilité ATCO'. Le management confirme dès lors à ce sujet sa volonté de continuer les discussions avec les organisations syndicales représentatives en matière de mobilité ATCO, en vue de son développement/implémentation concrets; le management en prendra l'initiative.</p> <p>Pour la période 2017-2019, la situation des contrôleurs aériens sera suivie de très près par le management et l'on tiendra compte à ce sujet de l'impact du 'régime de dispo' ainsi que des discussions qu'il conviendra de mener à l'avenir concernant, entre autres, la carrière ATCO et une affectation opérationnelle ATCO flexible. En fonction de ce qui précède, le Plan des besoins en personnel ATCO tel que présenté aujourd'hui est susceptible de révision et d'adaptation.</p> <p>2. Au cours de la période à venir, un certain nombre d'Experts ATS seront désignés et l'on verra également s'il ne faut pas engager des fonctions de Flight Data Support. Le moment propice doit encore être étudié en détail et être confirmé. Pour ce qui a trait à la désignation des Experts ATS, il faut en tout cas annoncer un Examen ATS. Préalablement, le management souhaite néanmoins avoir une discussion de fond sur l'examen 'en sol' avec les organisations syndicales représentatives et vérifier plus précisément de quelle manière on peut revoir et adapter cet examen, de sorte qu'il soit plus efficient, plus efficace et également plus pertinent.</p>					

- Ook op de werkgroep statuut van 18 september 2014 en het paritair comité van 23 september 2014 (punt 6 op de dagorde “Personeelsbehoefteplan”) werd geen document gepresenteerd.

De Heer Decuyper wist te vermelden dat “Het personeelsbehoefteplan op dit ogenblik is eigenlijk het bevroren van de huidige toestand.

- Op de werkgroep statuut van 3 en 13 november 2014 staat personeelsbehoefteplan niet op de agenda.
- Op 25 november 2014 werd op het paritair comité wel een personeelsevolutie (aanwervingsplan) voorgesteld alsook een detail hiervan. Hieruit blijkt de nood aan 8 ondersteunende functies binnen DGO (4 aeronautical information officers, een manager towers, een manager canac, een project manager, enz) alsook 12 atco's in 2015.
Na deze ophijsting van vacatures voor DGO in 2014 en 2015 wordt geen ander personeelsbehoefteplan meer gepresenteerd.
- Begin 2015 start de aanwerving van 12 luchtverkeersleiders: - inschrijving tot februari – feast testen en psychologische testen vanaf maart tot eind juni – start opleiding september 2015.
- In de loop van de maand juni 2015 wordt de vraag naar een degelijk personeelsbehoefteplan nogmaals geformuleerd.
Deze vraag kwam er als reactie op de poging van de Directie om een aantal expertenposities open te schrijven voor mensen die geen ervaring als canac verkeersleider hebben.

De HR directie verbindt zich er toe om een degelijk personeelsbehoefteplan op te stellen tegen ... november 2015. De vakbonden hernieuwen hun eis voor een degelijk plan dat een strategie bevat voor het groot aantal verkeersleiders dat de canac2 zal beginnen verlaten binnen een paar jaar.

- Het tekort aan supervisors in de toren van Brussel dat zich vanaf mei 2015 begint af te tekenen en in juni – juli –augustus 2015 escaleert, versterkt nogmaals de vraag naar een degelijk personeelsbehoefteplan voor DGO.
- ACV legt op 25 september 2015 in een mail nogmaals de nood aan een goed personeelsbehoefteplan uit:

Van: Kurt Callaerts
 Verzonden: zaterdag 26 september 2015 8:56
 Aan: Decuyper Johan (Johan.Decuyper@belgocontrol.be) <Johan.Decuyper@belgocontrol.be>
 CC: Sandra Vandorpe@belgocontrol.be
 Onderwerp: EBBR - supervisors

Geachte afgevaardigd-bestuurder,

Ik kom terug op het gesprek tussen de secretarissen van de syndicale organisaties, de directeur-generaal HR en uzelf afgelopen donderdag 24 september rond de problematiek van het tekort supervisors op de toren van Brussel en de oplossingen die Belgocontrol voorstelt.

We engageerden ons om naar uw oplossingen te kijken, het inzetten van ADR's ligt voor ons erg moeilijk zoals we u meteen lieten blijken.

Belgocontrol stelde toen duidelijk dat de komende 2 maanden er geen problemen naar bezetting van supervisors zou zijn, gelet de planning. Toch krijg ik de melding gisteravond dat er vandaag geen supervisor aanwezig zou zijn op de toren Brussel. U begrijpt dat dit de nodige veiligheidsissues kan veroorzaken en dat dit ernstige gevolgen kan hebben m.b.t. het normaal functioneren. Wij zullen desgevallend onze verantwoordelijkheid nemen te verdediging en het veilig stellen van de belangen van de luchtverkeersleiders op de toren Brussel.



Als ACV Transcom lieten we tijdens de staking van juni 2014 in het toen gesloten protocol "blue book" tussen Belgocontrol en het ACV duidelijk opnemen dat er een personeelsbehoefteplan nodig was en gevraagd werd voor 31 augustus 2014. Tot op heden werd dit niet aangeleverd. We kunnen enkel stellen dat voor ons het ontbreken van dit personeelsbehoefteplan zou aan de basis liggen van heel wat problemen qua bezetting. Zoals we op het laatste paritair comité ook stelden, is het zo dat het voor onze organisatie onbegrijpbaar is dat Belgocontrol niet capabel is om personeelslijsten te bekijken en een document op te maken wie, waar, wanneer en hoe dient vervangen rekening houdende met een aantal parameters zoals opleidingstijd, mogelijke uitval, ziekte e.d.

Het probleem supervisor toren Brussel is voor ons dan een probleem dat geen nieuw noch acuut probleem is. Het had langer kunnen ondervangen en geweten zijn mocht er een personeelsbehoefteplan zijn...

We hielden eraan u hiervan formeel op de hoogte te stellen.

Kurt Callaerts
Algemeen Sectorverantwoordelijke
ACV Transcom

- Op 7 oktober 2015 bezoekt een delegatie van de Gilde der luchtverkeersleiders de heer Decuyper met een lijstje van problemen die dringend aangepakt moeten worden. Hierbij ook de vraag naar een personeelsbehoefteplan.
- Problemen op de toren van Antwerpen en Charleroi (tekort aan personeel – lange lijst van openstaande shiften) doet de roep naar een personeelsbehoefteplan nog toenemen in de loop van oktober 2015.
- Eind oktober roept de CEO de vakbonden bijeen om te spreken over de uitwerking van een global plan. Een van de onderdelen van dit plan is de uitwerking van (...) een personeelsbehoefteplan!

In de loop van de werkvergaderingen die hierop volgen blijkt een adder onder het gras: Belgocontrol berekent de behoefte voor de unit ACC op een manning van 15 personen (d.i. 15 personen in de voormiddag en 15 personen in de namiddag).

Tot verbazing van de vakbonden is dit een flagrante miskening van een CAO die een manning van 17 personen voorziet.

Bovendien voorziet de directie ook een vermindering in de unit APP van 7 naar 6 en in de toren van Brussel eveneens van 7 naar 6.

- In alle verdere onderhandelingen over dit globaal plan zal de CEO koppig vasthouden aan deze manning van 15.
Het globaal plan werd door de stakingsaanzegging van 1 februari 2016 "on hold" gezet. Toch bracht de heer Decuyper dit plan mee in de onderhandelingen naar aanleiding van de dringende vraag van de vakbonden voor voldoende rekrutering.
- De vakbonden en de Gilde hebben steeds gezegd wel degelijk te willen onderhandelen over een manning van 15 ipv 17 personen (en 6 ipv 7 in APP en Brussel toren), mits tegelijkertijd onderhandeld wordt over compenserende maatregelen, met name: gewijzigde werkmethodes, restricties op verkeersstromen (...), derhalve compenserende maatregelen ter bescherming van het personeel tegen overload aan vliegverkeer.



- Maar door het buitenspel zetten van ACV/VSOA door ACOD in het “akkoord” van 12 april 2016 zijn deze onderhandelingen noch de compensaties er gekomen.
- Het personeelsbehoefteplan van de directie van maart 2016 is gebaseerd op een manning van 15 (en 6) en vertoont reeds een groot tekort in het personeelsbestand van de luchtverkeersleiders. Indien de berekening van dit tekort gebaseerd zou zijn op de regels van de geldende CAO (17 en 7) dan zou het tekort nog veel groter zijn!

Gebaseerd op 15 (en 6):

Voor acc : 103,7 FTE	tegenover actual 91,8 EOY (end of year)	een tekort van 11,9 FTE
Voor app: 41,4 FTE	tegenover actual 35,4 EOY	een tekort van 6 FTE
Voor Brussel toren: 46,9 FTE	tgV actual 45,4 EOY	een tekort van 1,5 FTE
Voor Antwerpen toren: 13,4 FTE	tgV actual 11,2 EOY	een tekort van 2,2 FTE
Voor Oostende toren: 16,1 FTE	tgV actual 13,8 EOY	een tekort van 2,3 FTE
Voor Charleroi toren: 17,3 FTE	tgV actual 15,8 EOY	een tekort van 1,5 FTE
Voor Luik toren: 24,2 FTE	tgV actual 21,2 EOY	een tekort van 3 FTE

- Dit geeft een totaal tekort van 28,4 FTE op het einde van 2016. Hierbij inbegrepen zijn reeds de 10 verkeersleiders die momenteel een opleiding volgen maar nog niet operationeel inzetbaar zijn.
- Meer dan tekenend voor het structurele personeelstekort en de implicaties daarvan op de “ability for duty” van de luchtverkeersleiders, is de klacht die bij Attentia op 15 april 2016 door een luchtverkeersleider werd ingediend, met volgende inhoud:

“Ik wil onderstaande info ter kennis brengen van de preventiedienst, alsook van de preventieadviseur psychosociale aspecten. Dit is een klacht.

In april heb ik 11 dagen op rij gewerkt, gevolgd door een weekend vrij en daarna terug 10 dagen op rij gewerkt.

Dit is tegenwoordig “de norm”.

Het uurrooster van mei is gelijkaardig.

Zelfs toegekend verlof werd me weer ingetrokken toen het uurrooster uit kwam.

Hoewel mijn werkgever Belgocontrol zich graag wegsteekt achter de 35-urenweek op trimestriële basis en de regel dat we 12 dagen op rij mogen werken, vind ik dit niet normaal.

Een sociaal leven heb ik al lang niet meer. Mijn kinderen zet ik af aan school en dan moet ik zeggen: “tot morgenvroeg”. Zij zijn verrast als ik eens thuis ben 's avonds.

Vorbije dinsdag (12 april) is iets zeer hallucinant gebeurd in de schoot van het Paritair Comité, alwaar de preventieadviseur getuige van was (dhr. Patrick Schelfhout).

Hij heeft kunnen vaststellen hoe het “sociaal” overleg tegenwoordig plaats vindt bij Belgocontrol.

Twee vakbonden steken de hand uit aan de gedelegeerd bestuurder om verder te onderhandelen over een belangrijke CAO.

Dhr. Decuyper weigert echter en drukt een stemming door waarop ACOD positief antwoordt.

De preventieadviseur heeft ook gezien hoe de reactie was van de aanwezige verkeersleiders: woede, ontgoocheling, angst, ...

Er is zonet een CAO goedgekeurd die een standby-dienst invoert (geen arbeidstijd, dus op uw zeldzame vrije dag blijf je beschikbaar), een productiviteitsverhoging (zelfde werk met minder mensen), een grid-urrooster, langer werken zonder concrete eindeloopbaanmaatregelen (sorry 1 dag congé extra vanaf bepaalde leeftijd is GEEN zo'n maatregel),...

Langzaam maar zeker sijpelt het nieuws door tot in de operationele units. Collega's worden emotioneel, kunnen zich niet meer concentreren op hun werk. Ze nemen hun verantwoordelijkheid en melden dit aan de supervisor. Ze kunnen zo niet werken, dat is logisch.

In plaats dat de werkgever de gemoederen probeert te bedaren smijt ze nog wat olie op het vuur. Dit is zozegd een wilde staking, georganiseerd.

Als iemand dit georganiseerd heeft dan is het Belgocontrol wel. De hele mediaheisa die daarop volgt is duidelijk aangestoken geweest door Belgocontrol d.m.v. haar woordvoerder Dehaene en de persberichten (er heeft eentje op portal gestaan maar die is ondertussen weer mysterieus verdwenen). Ik heb een kopie indien u dit wenst.

Ik voelde me ook niet fit om te werken de nacht van 12 op 13 april en meldde me ziek.

Ik had heel de dag een hartslag boven de 100. Voelde mijn hart in mijn keel kloppen.

Volgens de reglementen is dit voor Belgocontrol 1 dag ziek (de 12-de) en de 13-de recup (cp).

Op 13 april kwam een controle-arts langs. Wat mij verbaasde want ik ben in recup die dag.

De dokter heeft me niet moeten onderzoeken. Ik ben op dat ogenblik ingestort. Ik bespaar u de details, maar het was duidelijk dat het nog veel dieper zat dan dat ik dacht.

Die dokter suggereerde zelf dat ik overwerkt was (ook al kwam ik net uit een week verlof).

Ik moest van mijn echtgenote naar de huisarts. Hetzelfde verhaal gedaan, deze keer geraakte ik beter uit mijn woorden. Zij voelde zich onder druk gezet door de hele media-heisa (o.a. premier Michel die zegt achter de dokters te gaan die "gelegenheidsattesten" uitschrijven), maar heeft geen moment getwijfeld: ik ben overspannen en moet minstens tot eind april thuis blijven. Daarna volgt een herevaluatie.

Op dat ogenblik werd ik angstig. Wat gaat mijn werkgever nu weer doen? Ze hebben een heksenjacht aangekondigd en waren ze ook aan het uitvoeren. Ik wilde niet thuis blijven, maar moet. En zodra ik aan het werk denk wordt ik emotioneel en gaat mijn bloeddruk weer de hoogte in.

Ik weet dat er veel collega's zijn die zich gelijkaardig voelen als ik. Een aantal is naar de huisarts getrokken, een aantal zijn gaan werken.

Een aantal zijn zelfs opgevorderd door Belgocontrol. Hun vrije dag werd ingetrokken toen DHL aan hun deur stopte met de brief: u wordt om XX uur verwacht voor dienst XX. Zij waren ook radeloos. Een aantal onder hen zijn gaan werken en hebben een zgn. e-SRO ingediend. Dat is een notificatie aan de safety management unit van Belgocontrol en aan de BSA (tak van



directoraat generaal luchtvaart). Ze voelen zich eigenlijk niet fit om te werken maar doen het toch onder druk van Belgocontrol (verplichting in brief), de druk van de media (heisa gestart door Belgocontrol) etc.

Ondertussen verneem ik dat er nog heel wat mensen in mijn situatie zitten en wiens huisarts beslist heeft om ze thuis te houden gedurende een langere termijn. Ik zou u willen vragen om deze statistieken op te vragen en op te volgen aangezien er mijns insziens een constante stijging zal te merken zijn in zowel langdurige als kortdurende afwezigheden sinds 1 april in de verkeersleidingsdiensten."

4. De lasterlijke en foutieve verspreiding, publicatie en aanwending ervan als motivering in NOTAMS evenals bij enige vluchtannulatiebeslissing, van de ten onrechte als "collectieve actie" gekwalificeerde beslissing van sommige luchtverkeersleiders om zich in een staat van "provisional inability" bevinden.

Ondermeer stelt mevrouw MEULEMANS BELGOCONTROL en uzelf als CEO van BELGOCONTROL in casu uitdrukkelijk ingebreke om bij annulatiebeslissingen van vluchten de motivering aangewend te hebben dat enige "collectieve actie van luchtverkeersleiders" hieraan ten grondslag ligt, volkomen foutief en ten onrechte, zelfs te kwader trouw.

Tevens formuleert mevrouw MEULEMANS formeel het grootste voorbehoud terzake, ondermeer wat de aansprakelijkheid voor enige schade betreft.

Bovendien stelt mevrouw MEULEMANS u formeel in gebreke voor de aanhoudende stroom van foutieve informatie die door BELGOCONTROL werd en wordt verspreid, betreffende het niet kunnen garanderen van de beschikbare ploeg, bij iedere ploegwissel telkens opnieuw. Dit in flagrante tegenstelling tot de informatie waarover mevrouw MEULMEMANS via de operationele manager in kwestie beschikt dat voor bv. de "enroute unit" een ploeg van minimaal 12 van de 17 verkeersleiders gegarandeerd aanwezig waren!

Volgens deze operationele manager werd aan hem van hogerhand bevestigd dat de achterliggende reden voor deze foutieve communicaties, het indekken van BELGOCONTROL betrof tegen mogelijk schadeclaims van derden.



Het spreekt voor zich dat bovenstaande gebreken, ieder op zich evenals allen samen genomen, waarvoor BELGOCONTROL en uzelf als CEO van BELGOCONTROL hierbij formeel ingebreke worden gesteld, de werkelijke oorzaken zijn van de desgevallende discontinuïteit van de dienstverlening, met alle veiligheidsissues hiermee verbonden evenals de schade die hierdoor in voorkomend geval wordt ondervonden.

Onder uitdrukkelijk alle voorbehoud en zonder enige nadelige erkenenis,

Steeds tot ieder oplossingsgericht overleg bereid,

Met de meeste hoogachting,

Peter Luypaers
Advocaat

