



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 713, 22 juli 2019.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[Volg deze link](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze gisteren.](#) 

De pers recensie van maandag....

> De openbare aanklager vraagt om een proces voor Air France en een sepot voor Airbus.

(bron Les Échos) 17 juli - **Na tien jaar onderzoek naar het neerstorten van de vlucht Rio-Parijs, waarbij op 1 juni 2009 228 mensen om het leven kwamen, verzoekt het Parijse parket in zijn tenlastelegging van 12 juli, die AFP heeft kunnen raadplegen, om een proces voor de strafrechtbank van Air France en om een sepot voor Airbus.** In deze procedure, die al meer dan tien jaar aan de gang is, werden beide bedrijven in 2011 aangeklaagd voor "doodslag".

De officier van justitie is van mening dat Air France "nalatigheid en roekeloosheid" heeft begaan door haar piloten, na verschillende soortgelijke incidenten in de afgelopen maanden, niet voldoende informatie te verstrekken over de procedure die moet worden gevolgd in geval van anomalieën in verband met de Pitot-sondes die de snelheid van het vliegtuig controleren. Aan de andere kant is hij van mening dat er niet genoeg kosten zijn om de vliegtuigfabrikant terug te sturen naar de gevangenis.

Het is nu aan de twee onderzoeksrechters die belast zijn met deze zaak om te beslissen of zij al dan niet gevolg zullen geven aan deze vorderingen en een proces voor de luchtvaartmaatschappij alleen zullen gelasten.

Deze aankondiging riep sterke reacties op van de civiele partijen, de families van de slachtoffers en de pilotenvakbonden, die al jaren oproepen tot een proces tegen alle hoofdrolspelers. Namelijk Air France en Airbus, evenals vertegenwoordigers van de burgerluchtvaart.

"De families van de slachtoffers zijn geschokt en boos, zegt de woordvoerder van de vereniging "Entraide et solidarité AF447". Dit is een belediging voor gezinnen, die zich in de steek gelaten voelen door de autoriteiten. Wij verwachten een eerlijk en rechtvaardig proces, dat ons in staat zal stellen alle consequenties voor de veiligheid van onze vluchten te trekken. Dezelfde

boze reactie van (...) de SNPL pilotenvereniging (...): "Als deze beslissing wordt bevestigd, zou het een schandaal zijn, want **de fabrikant draagt duidelijk een verantwoordelijkheid in deze zaak**", zei hij.

De pilotenvakbond bekritiseert Airbus voor het feit dat hij voor deze ramp altijd heeft beweerd dat een vliegtuig zoals de A330, waarvan de "flight envelope" wordt beschermd door

boordcomputers, niet kon oppikken. Dit zou het gebrek aan een passende reactie van de piloten van vlucht AF447 verklaren. "De bemanning begreep niet wat er gebeurde en de trainingsprogramma's van die tijd waren niet ontworpen om met deze situatie om te gaan. Air France van haar kant bevestigt dat zij "het standpunt van de officier van justitie" heeft gelezen, waarvan zij de conclusies duidelijk niet deelt. **"Air France zal in haar opmerkingen aan de magistraten haar verzoek tot ontslag bevestigen"**, aldus de onderneming. Het is dan alleen aan de onderzoeksrechters om te beslissen of zij de verdachte al dan niet voor de strafrechtbank zullen berechten.

De crash van vlucht AF447 was de dodelijkste in de geschiedenis van Air France. Het **startpunt van de ramp was het ijsvorming van Pitot-sondes tijdens de vlucht** die leidde tot het uitschakelen van de automatische piloot. Maar de daaropvolgende gebeurtenissen leidden vervolgens tot een strijd van deskundigen om de verantwoordelijkheid vast te stellen voor de volgorde die tot de crash leidde. In 2012 werd in het **eerste rapport gewezen op bemanningsfouten, technische problemen en een gebrek aan informatie voor piloten in het geval van sondeglazuur, ondanks een toename van eerdere incidenten die aan Airbus werden gemeld.**

Airbus (...) heeft vervolgens om een second opinion gevraagd, die vooral gericht was op een "ongepaste reactie van de bemanning" en de tekortkomingen van Air France. De nabestaanden van de slachtoffers en de luchtvaartmaatschappij vonden het te gunstig voor Airbus en vonden het te gunstig voor Airbus, omdat zij het rapport hadden aangevallen voor het Hof van Beroep van Parijs, dat de

annulering ervan en de heropening van het onderzoek had bevolen. De laatste tegenexpertise, die in december 2017 werd ingediend, heeft opnieuw verontwaardiging gewekt bij de civiele partijen. De deskundigen herbevestigden dat de "directe oorzaak" van het ongeval "het gevolg is van de ongepaste acties [van de bemanning] tijdens de manuele vlucht" en dat de neiging bestaat om Airbus door de douane te halen.

Maar de gerechtelijke soap opera is nog lang niet voorbij. (...) In ieder geval, en gezien de vertragingen, kan de beproeving van de crash van vlucht AF447 pas volgend jaar plaatsvinden.

Mijn opmerking: Zonder vooruit te lopen op elkaars verantwoordelijkheden, hopen de families van de slachtoffers van Rio-Parijs dat alle belanghebbenden (Airbus, Air France, vertegenwoordigers van de burgerluchtvaart, vertegenwoordigers van de burgerluchtvaart) zullen worden gehoord tijdens een proces.

Zullen de onderzoeksrechters de verzoeken van de aanklager opvolgen en alleen Air France vervolgen?

> **Airbus in de buurt van het afsluiten van een grote bestelling bij Air France**

(bron Reuters) 18 juli - **Airbus is dicht bij het ondertekenen van een contract met Air France voor tientallen A320neo en A220 familie vliegtuigen** met een waarde van miljarden dollars, als de luchtvaartmaatschappij is in het proces van het vernieuwen van haar middellange afstand vloot, industriële bronnen vertelde Reuters.

Het contract zou tussen 50 en 70 A220 kunnen omvatten, de voormalige CSeries die de Europese vliegtuigbouwer van Bombardier in Canada heeft overgenomen en die de ongeveer 50 verouderde A318's en A319's die momenteel door Air France worden geëxploiteerd, zullen vervangen, en die de bronnen voortzetten.

Verwacht wordt dat de luchtvaartmaatschappij ook een vliegtuig van de A320neo-familie zal selecteren ter vervanging van ongeveer 40 eenheden van een vorige versie van de A320, waarvan sommige al 18 jaar vliegen.

Een woordvoester van Air France-KLM, de moedermaatschappij van Air France, zei: "**Air France blijft zijn middellangeafstandsvloot vernieuwen. In dit stadium is er nog geen besluit genomen.**". **Airbus weigerde commentaar te geven op een eventuele bestelling, die op de agenda van een Air France-KLM-raad van bestuur van Air**

France-KLM zou moeten staan die voor het einde van de maand is gepland.

> **KLM: Vliegen is als drinken, doe het met mate, doe het met mate.**

(bron Trouw vertaald met Deepl) 18 juli - **KLM werkt aan een veel groener imago.** Net zoals mensen niet te veel moeten drinken, moeten ze niet te veel stelen", zegt Pieter Elbers, CEO van KLM. (....)

Door alcohol in de lucht te vergelijken met alcohol, is KLM een krachtige luchtvaartmaatschappij die het voortouw wil nemen in duurzame ontwikkeling. (...)

Elbers' verklaring (....) volgt op de campagne die de luchtvaartmaatschappij eind juni lanceerde met advertenties in de krant en een kwaliteitsfilm getiteld "**Verantwoord vliegen**", **verantwoord vliegen.** Eerder had Elbers reizigers al geadviseerd om vooral te kiezen voor treinen voor korte afstanden in Europa.

Internationaal gezien is de boodschap van KLM innovatief. Buiten Europa staat duurzaamheid in de luchtvaartsector niet te veel op de agenda. Internationale conferenties richten zich vooral op de problemen van de Boeing 737 Max, de stijgende brandstofprijzen en de hevige concurrentie. **Een luchtvaartmaatschappij die passagiers vraagt om te kiezen voor een trein of videoconferentie is op zijn zachtst gezegd vreemd.**

De luchtvaartmaatschappij doet dit niet alleen met woorden, maar ook met daden, zegt Elbers. "Denk aan de biokerosinefabriek die in Groningen zal worden gebouwd. We hebben afgesproken om het grootste deel van de geproduceerde biobrandstof af te nemen."

De vraag is wat de goede bedoelingen en groene initiatieven van KLM betekenen voor het levendige debat over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. **De Fly Responsibly-campagne is de afgelopen weken op scepsis gestuit. Het lijkt immers hypocriet om passagiers te vragen vaker te stoppen met vliegen, terwijl KLM nog steeds wil groeien.** Meer vluchten, meer CO₂-uitstoot en meer geluidsoverlast, en dat is niet wat milieuorganisaties en omwonenden van luchthavens verwachten. Zij vermoeden dat KLM haar imago wil verfijnen met hun boodschap. (....)

Elbers wijst erop dat diefstal geen doel op zich is. (....) "Ook het CO₂-compensatieprogramma en de biokerosinefabriek hebben een prijs. Het duurzamer maken kost geld, veel geld. Daarom hebben we een verantwoorde en evenwichtige groei nodig. (...)"

Mijn opmerking: Net als Air France probeert KLM de publieke opinie van haar land te overtuigen van de geldigheid van haar acties ter

bestrijding van de opwarming van de aarde.

KLM heeft ook te maken met de eisen van de omwonenden van Schiphol. Zij zijn tegen een toename van het verkeer die tot meer geluidsoverlast zou leiden.

> HOP PSE geannuleerd: de versie van de vakbonden

(bron Air Journal) 19 juli - **De annulering vorige week door een administratieve rechtbank van de goedkeuring van het vrijwaringsplan voor de werkgelegenheid (PSE) in de administratieve ondersteuning van de regionale luchtvaartmaatschappij HOP, werd niet goed voorgesteld volgens de vakbonden**, die een advocatenkantoor gebruikten om hun kant van het verhaal te geven.

(...) Ondertekend door de Ondernemingsraad van het UES HOP!, de CFDT-groep Air France afdeling HOP!, het CGT HOP!, de Union de l'Encadrement HOP! CFE-CGC en de UNSA Aérien, luidt het communiqué als volgt

(...) Het Hof heeft met name:

- geoordeeld dat HOP de verplichting tot herkwalificatie en invoering van mechanismen "die oneerlijk gedrag van haar kant ten aanzien van haar werknemers kunnen aanmoedigen" niet is nagekomen;
- geoordeeld dat de openbare diensten voor arbeidsvoorziening "tekortschieten" en "ontoereikend" zijn met betrekking tot de middelen van het AIR FRANCE-concern.

Dit besluit vormt geen "annulering om technische redenen", zoals HOP heeft geprobeerd te doen, maar is geen "annulering om technische redenen", zoals HOP heeft geprobeerd te presenteren, maar bestraft een fundamenteel gebrek en de methoden van het bedrijf die niet in overeenstemming zijn met de wet.

(...) Het **Gerecht (...) heeft het besluit van het DIRECCTE, dat de PSE had gecertificeerd, en dus deze PSE en alle collectieve en individuele maatregelen die zij had genomen, nietig verklaard.**

Elke werknemer van wie de arbeidsovereenkomst is beëindigd of op enigerlei wijze is aangetast door de uitvoering van de ODA, met name door een "vrijwillig vertrek", heeft het recht om compensatie en herpositionering te eisen in de situatie die voorafgaat aan de situatie die hem of haar door het plan van de onderneming wordt opgelegd. (...)

Mijn commentaar: In zijn persmededeling, betreurde het beheer van HOP het besluit van het hof en kondigde „zijn bedoeling aan om

„beroep" aan te tekenen". De uitspraak van de rechtbank "doet voor haar geen afbreuk aan de uitvoering van de verschillende lopende reorganisatieprojecten".

De HOP! De vakbonden hebben niet hetzelfde begrip voor deze beslissing. Zij zouden met name graag zien dat er binnen de Air France Group voorstellen worden gedaan voor een herindeling binnen de Air France Group aan de werknemers van HOP!

> Transavia France: verzet tegen de met de SNPL gesloten overeenkomst

(bron: Déplacements Pros) 18 juli - **Het resultaat van het referendum georganiseerd door de SNPL over de ontwikkeling van Transavia Frankrijk zal aan het einde van de maand bekend zijn. SPL Transavia is tegen de voorwaarden die aan historische piloten worden gesteld.** (...) Maar zij vormen een minderheid onder de piloten van Transavia (79 tegen 350 gedetacheerde piloten). Deze piloten, die zich tussen 2007 en 2014 bij Transavia hebben aangesloten van een ander bedrijf dan Air France, hekelen met name de daling van hun anciënniteit en anciënniteit. **SPL Transavia kan tegen deze overeenkomst een mededeling of een verzoek om voorlopige maatregelen indienen.**

De overeenkomst maakt het mogelijk de huidige limiet van 40 van Transavia afhankelijke vliegtuigen te beperken. (...)

Naast de SPL Transavia, **geeft de strategie van de groep aanleiding tot bezorgdheid bij andere vakbonden.** Air France heeft zich ertoe verbonden om tot 2030 de huidige drempel van 110 vliegtuigen voor de middellangeafstandsvloot te handhaven. We kunnen het glas halfvol zien en zien dat de ontwerpovereenkomst dit aantal apparaten "garandeert". **Sud Aérien hekelt "de volledige groei van de sector (op middellange afstand) die door Transavia wordt opgeslorpt! Dit** betekent dat het Smith-team in staat zal zijn om het aantal Air France A320 familievluchtvaartuigen de komende 10 jaar te beperken tot 110, terwijl de B737 vloot van Transavia wordt uitgebreid om steeds meer passagiers te vervoeren! Air France zal stagneren en Transavia zal wegvliegen!". De vakbond vervolgt: "Voor het grond- en cabinepersoneel van Air France (onderhoud, assistentie, doorgangen, enz.) en het cabinepersoneel zal de groei onder hun neus voorbijgaan, aangezien er, afgezien van de piloten, geen enkele Air France-agent betrokken zal zijn bij de B737 van Transavia. (...)

".

Air France kan op dit punt aanvoeren dat zij voornemens is haar

middellangeafstandsvloot te vernieuwen. Indien de overeenkomst met de piloten wordt goedgekeurd, zou de groep inderdaad overwegen om zowel de B737's voor Transavia te kopen - hoewel de keuze voor MAX tegenwoordig misschien minder voor de hand ligt, ook al kiest MAX nog steeds voor een enkel vliegtuigtype - als de A320XLR's voor Air France, een bestelling die ook de A321XLR's zou omvatten, het nieuwe gangpad van Airbus, een zeer langeafstandsvliegtuig, dat een gemengde activiteit op het gebied van middellange/langeafstandsvervoer mogelijk maakt.

***Mijn opmerking:** De zorgen van de werknemers van Transavia France gaan verder dan de vragen die in het artikel worden gesteld over de historische piloten van de dochteronderneming van Air France.*

Hoewel wordt aangenomen dat het aantal vliegtuigen bij Transavia France niet langer beperkt zou zijn, regelt de ontwerpovereenkomst die ter goedkeuring aan de piloten van SNPL Air France is voorgelegd, nog steeds de ontwikkeling van deze dochteronderneming.

De werknemers van Transavia France en hun vertegenwoordigers vrezen dat deze beperkingen Transavia France niet in staat zullen zijn om op doeltreffende wijze de strijd aan te binden met lagekostenmaatschappijen (easyJet, Ryanair, Vueling, Volotea) die zich op de Franse binnenlandse markt ontwikkelen.

> 24% van de luchthavens van Ryanair zal waarschijnlijk worden ondersteund door subsidies, die de snelle groei van de emissies aanwakkeren.

(bronluchtvaart24 België, vertaald met DeepL) 15 juli - **Bijna een kwart van de EU-luchthavens die door Ryanair worden bediend, zullen waarschijnlijk verliesgevend zijn en gesteund worden door het geld van de belastingbetaler**, dat volgens een nieuwe analyse wordt gebruikt om de snel groeiende emissies van luchtvaartmaatschappijen te subsidiëren. In het verslag wordt geconcludeerd dat 52 van de 214 luchthavens van de lagekostenmaatschappij subsidies ontvangen (35) of minder dan 500.000 passagiers per jaar hebben (17) - een voorzichtige schatting van het break-even punt. (...)

Bijna de helft van de in moeilijkheden verkerende luchthavens van Ryanair bevindt zich volgens het verslag in Frankrijk (16) en Italië (7). Zij ontvangen staatssteun van regeringen en lokale overheden in de vorm van directe betalingen of belastingvrijstellingen. Paris Vatrovec bediende in 2017 slechts 108.000 passagiers, maar ontving 3 miljoen euro aan overheidssubsidies, of iets minder dan 30 euro per passagier.

Andrew Murphy, Directeur van Luchtvaart bij Vervoer & Milieu (T&E), zei: „Dit rapport geeft **een duidelijk beeld van de openbare fondsen die de exploitatiekosten van Ryanair subsidiëren en zijn** uitzonderlijke opbrengsten en verslagemissies **opvoeren**. Aangezien **overheden moeite hebben om de impact van de sector op het klimaat te beperken, zou de eerste stap moeten zijn om een einde te maken aan subsidies die alleen maar brandstof aan de brand toevoegen.** (...)

Mijn opmerking: In het artikel staat dat Ryanair in Vetry op illegale wijze 30 euro steun per passagier zou ontvangen. Dit bedrag was de afgelopen jaren al genoemd, met name in Marseille en Montpellier.

Terwijl de Franse regering nieuwe heffingen op luchtvaartmaatschappijen invoert (nog steeds Chirac-belasting, ecotaks op passagiers van toepassing in 2020), is het ondenkbaar dat de lokale overheden Ryanair, de op een na grootste CO2-producerende onderneming in Europa, blijven subsidiëren (direct of indirect).

> Ryanair kondigt de sluiting van de bases aan in afwachting van de Boeing 737 MAX.

(bron: Air Journal) 16 juli - De **Ryanair-groep** heeft zijn groeivoorzichten voor de komende seizoenen bijgesteld wegens een gebrek aan toekomstige vliegtuigen. Michael O'Leary **legde uit dat hij niet langer verwachtte zijn eerste Boeing 737 MAX voor januari of februari te ontvangen** en dat alle leveringen zouden worden uitgesteld, wat de verwachte toename van de vloot in 2020 zou vertragen. Daarom waarschuwt de CEO van low-cost dat voor de komende winter- en zomerseizoenen frequentiereducties en basissluitingen te verwachten zijn.

Ryanair herzielt daarom zijn routes en hun winstgevendheid om zijn vluchtprogramma aan te passen en **is onderhandelingen begonnen met luchthavens en vakbonden.**

De

low-cost verklaart dat het verwacht tegen eind mei 2020 dertig 737 MAX200 te ontvangen in plaats van de geplande 58 MAX200. "Dit aantal kan nog verder toenemen of afnemen, afhankelijk van de daadwerkelijke heringebruikname van de 737 MAX", waarschuwt Michael O'Leary. De herziening van het tijdschema is daarom noodzakelijk geworden en Ryanair verwacht nu slechts een groei van 3% in plaats van de verwachte 7% in de zomer van 2020. (...)

Mijn opmerking: in tegenstelling tot wat de CEO van Ryanair beweert,

is de vermindering van de activiteit die hij voor de komende winter voorspelt, niet het gevolg van de B737 Max-crisis. Elke winter stopt de Ierse lagekostenluchtvaartmaatschappij tussen 50 en 100 vliegtuigen om haar aanbod aan te passen aan de vraag.

Het moet veeleer worden gezien als een manier om te onderhandelen over een verhoging van de directe of indirecte steun aan Ryanair (zie vorig artikel).

> EasyJet verwacht een daling van de jaarlijkse winst voor belastingen met een kwart

(bron Le Figaro met AFP) 18 juli - de Britse luchtvaartlijn **EasyJet kondigde op Donderdag aan dat het zijn jaarlijkse voorbelastingwinst verwacht dat om door rond een kwart toe te schrijven aan** een daling in de ladingsfactor van zijn vliegtuigen in een „moeilijk" milieu **daalt**.

De lagekostenmaatschappij verwacht voor het boekjaar van 1 oktober 2018 tot en met 30 september 2019 een winst van 440 tot 490 miljoen euro tegen de huidige wisselkoers, tegenover 635 miljoen euro in het vorige boekjaar, zoals hij in een verklaring heeft uiteengezet. (...)

De economische groei in Europa is traag, wat tot uiting komt in het feit dat de luchtvaartmaatschappijen het al maanden minder goed doen.

In het Verenigd Koninkrijk schatte EasyJet dat de vraag enigszins was afgenomen door de onzekerheden in verband met Brexit, die nu gepland zijn voor 31 oktober. (...) Net als andere bedrijven in de sector heeft ook EasyJet te maken met hevige concurrentie voor korte- en middellangeafstandsvluchten, die meestal op de marges wegen. In het derde kwartaal (1 april tot en met 30 juni) is de gemiddelde bezettingsgraad van EasyJet met 1,7 procentpunt gedaald tot 91,7%. (...)

Mijn opmerking: de Europese luchtvaartmaatschappijen hebben de afgelopen weken een daling van de winsten in 2019 voorspeld.

Analisten geloven dat easyJet de eerste effecten ondervindt van de "schande om te stelen" campagne in Zweden.

Anderen wijzen op het einde van de groeicyclus waaraan het luchtvervoer gewend is.

> Qatar Airways tanken in Washington

(bron Air et Cosmos) 19 juli - (....) **Qatar Airways heeft de aankoop van vijf Boeing 777-Freight bevestigd**, niet minder dan 18 Gulfstream-zakenvliegtuigen besteld en General Electric GEnx-motoren gekocht voor de tweede serie Boeing 787-9-vliegtuigen. (....) De **handtekeningen zijn officieel ondertekend in het Witte Huis in aanwezigheid van de Emir van Qatar**, sjeik Tamim Bin Hamad Al-Thani, **en de president van de Verenigde Staten**, Donald Trump. Qatar Airways heeft daarom een bestelling afgerond voor 1,8 miljard dollar, catalogusprijs, voor vijf Boeing 777 vracht. De bestelling was al aangekondigd met de ondertekening van een memorandum van overeenstemming tijdens de 53e editie van de Paris Air Show afgelopen juni.

(....) Tot slot **heeft Qatar Airways gekozen voor de General Electric GEnx-motor om zijn tweede serie van 30 nieuwe Boeing 787-9-toestellen aan te drijven**. De luchtvaartmaatschappij heeft een TrueChoiceTM Flight Hour-overeenkomst ondertekend voor de MRO van zowel GEnx- als GE9X-motoren die de ongeveer 60 door de luchtvaartmaatschappij bestelde Boeing 777X-vliegtuigen zullen aandrijven.

***Mijn opmerking: we zijn** getuige van een verrassende verandering in de houding van de president van de Verenigde Staten.*

iets meer dan een jaar geleden heeft hij Golfbedrijven die door hun staten werden gesubsidieerd, gecastreerd. Vandaag ontvangt hij Qatar Airways in het Witte Huis.

> Boeing verwacht nog steeds dat de 737 MAX voor het einde van het jaar terug in de lucht zal zijn.

(bron Les Échos) 22 juli - Het is **weer een week met een hoog risico voor Boeing**. Op woensdag 24 juli onthult de groep zijn resultaten van het tweede kwartaal, die zwaar getroffen werden door de 737 MAX-crisis, evenals zijn nieuwe financiële vooruitzichten voor 2019. De vliegtuigbouwer zal de investeerders moeten overtuigen van de relevantie van zijn scenario, dat gebaseerd is op een mogelijke hervatting van de vluchten "aan het begin van het vierde kwartaal". Dit ondanks het feit dat er nog geen datum kan worden voorgesteld voor de opheffing van het vier maanden durende vliegverbod voor Boeing 737 MAX-vliegtuigen.

Afgelopen vrijdag heeft **Boeing al geprobeerd om geesten voor te bereiden door de aankondiging van een heffing van 4,9 miljard dollar in het tweede kwartaal (en zelfs 5,6 miljard dollar voor**

belastingen), verondersteld om "geschatte potentiële compensatie en andere concessies te dekken die aan haar klanten worden verleend als gevolg van verstoringen die worden veroorzaakt door het aan de grond houden van de 737 MAX, alsmede vertragingen bij de levering". **Naast deze uitzonderlijke voorziening schatte de vliegtuigbouwer de extra productiekosten ook op 1,7 miljard dollar**, "voornamelijk als gevolg van [...] de daling van de productietarieven" van de MAX, die sinds april van 52 naar 42 vliegtuigen per maand is gedaald. (...)

Deze schattingen zijn echter "gebaseerd op de meest optimistische veronderstelling dat de vluchten voor het einde van het jaar zullen worden hervat", zegt Marc Durance van het Franse adviesbureau Archary consulting, dat onlangs een studie heeft gepubliceerd over de verschillende scenario's om de 737 MAX-crisis te beëindigen. **"Een hervatting van 737 vluchten in november** vereist dat Boeing in september een certificering bij de Federal Aviation Authority (FAA) heeft kunnen aanvragen", legt hij uit. Dit **zou betekenen dat een aantal verzoeken van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart buiten beschouwing worden gelaten.**

Volgens Bloomberg heeft het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) zijn tegenhangers van de FAA een lijst van "grote problemen" gestuurd, waaronder een mogelijk defect in het stuurautomaatsysteem dat nog nooit eerder is genoemd en dat volgens het EASA het onderwerp moet zijn van "schikkingsvoorstellen" van Boeing voordat de vluchten kunnen worden hervat. Deskundigen van het EASA hebben naar verluidt ontdekt dat de automatische piloot in bepaalde noodsituaties niet wordt uitgeschakeld, wat tot een overval zou kunnen leiden.

Bovendien **schijnt de \$4.9 miljard voorziening enkel genoeg om het equivalent van zes maanden van verloren opbrengst voor luchtvaartlijnen te dekken de van wie MAX 737s** sinds midden van maart aan de grond zijn gezet. Maar naast een mogelijke verlenging van het probleem **worden in deze schatting andere mogelijke extra kosten buiten beschouwing gelaten, zoals de kosten voor de herinbedrijfname van zo'n 600 opgeslagen vliegtuigen en de extra opleidingskosten voor de piloten, in het geval zij terug moeten schakelen naar de simulator.**

Wat betreft de extra kosten in verband met de lagere productie, is de door Boeing geschatte 1,7 miljard dollar beperkt tot het tweede kwartaal, terwijl, zoals de vliegtuigfabrikant erkent, de marge van het programma nog steeds zal worden beïnvloed "in de komende kwartalen". Bovendien blijft deze schatting gebaseerd op de optimistische veronderstelling dat de productie in 2020 van 42 naar 57

eenheden per maand zal stijgen. Dit is het doel dat Boeing vóór de crisis heeft gesteld. Dit betekent dat het op lange termijn geen invloed zou hebben op de verkoop van de Boeing 737 MAX.

Mijn opmerking: Boeing geeft haar eerste schattingen van de financiële gevolgen van het immobiliseren van haar B737 Max vliegtuigen: meer dan 7 miljard dollar.

Dit bedrag, dat hoogstwaarschijnlijk zal worden overschreden, komt overeen met het jaarlijkse netto-inkomen van Boeing in 2018: 10,1 miljard dollar.

Persoverzicht Beurs

> Air France-KLM: Oddo is nog steeds bezig met de aankoop, bevestigt de doelstelling

19 juli - **Oddo is van mening dat de nieuwe strategie**, waarvan Ben Smith momenteel de fundamenteën methodisch consolideert, **een netto bijkomende EBIT-marge van 2% (tegen 4,6% in 2019) zou kunnen opleveren dankzij de activering van manuele managementhefbomen over een periode van drie jaar.**

Een toezegging van de piloten zou het mogelijk maken om een diepgaande evolutie te maken (....)' zegt Oddo.
Het analysebureau bevestigt zijn advies om te kopen met een doelstelling van 11,70 €.

> Air France-KLM: UBS verlaagt zijn vizier op de volgende punten

(bron: Boursier com) 18 juli - (....) Het nieuws over de luchtvaartmaatschappij wordt gedomineerd door een nieuwe broker aanpassing. **Vooruitlopend op de halfjaarlijkse publicatie van de Frans-Nederlandse groep**, die gepland is voor 31 juli voor de opening van de beurs, **heeft UBS onlangs haar berekeningen herberekend en haar koersdoel verlaagd van 10,6 naar 9,70 euro, terwijl ze "neutraal" is gebleven op dit punt.**

Einde van het persoverzicht

> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website referendum.interieur.gouv.fr

Op 22 juli had de raadpleging 556.000 handtekeningen opgeleverd, of 11,8% van de vereiste handtekeningen.

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 22 juli 9.042 euro. Het is 1,71 procent hoger.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,39 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald van 2 naar 63 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10130 mensen ontvangen deze persrecensie live