



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 717, 19 augustus 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....

> Transavia: piloten sluiten zich aan bij de dans en dienen een staking van 6 weken in.

(bron: La Tribune) 18 augustus - De **SPL van Transavia (die is aangesloten bij de CFDT) heeft van 1 september tot en met 15 oktober een stakingsbericht ingediend waarin de inhoud en de vorm van de in juli door de directie en SNPL Air France gevonden ontwikkelingsovereenkomst voor de**

lagekostendochtermaatschappij van Air France wordt betwist. (...)

Data die de Aoûtiens toch in staat zullen stellen om zonder problemen terug te keren van hun vakantie. (...) **Deze overeenkomst, die**

door de piloten van SNPL Air France in een referendum is goedgekeurd, **verhoogt het vlootplafond tot 40 vliegtuigen, dat is vastgelegd in een in december 2014 ondertekende overeenkomst,** na een staking van 14 dagen in september 2014.

Net als de afgelopen vijf jaar zal de ontwikkeling van Transavia worden uitgevoerd met door Air France gedetacheerde piloten.

Laatstgenoemden zullen dus werknemers van Air France blijven, maar zij zullen onderworpen zijn aan de gebruiksregels van Transavia, die strenger zijn dan die van Air France. En het beloningssysteem zal dat van Air France zijn.

Met een groot deel van de 79 "historische" piloten van Transavia

(tegenover 350 gedetacheerde piloten van Air France, die de luchtvaartmaatschappij tussen 2007 en 2014 hebben gelanceerd zonder afkomstig te zijn van Air France), verwerpt SPL Transavia de voorwaarden van de ontwikkelingsovereenkomst van het bedrijf, als "onaanvaardbaar" beschouwd, zowel wat betreft de vorm waarin een vakbond van een ander bedrijf (SNPL Air France) bevoegd is om te beslissen over de arbeidsvoorwaarden, de beloning en de ontwikkeling van de piloten van Transavia, als wat betreft de inhoud, waardoor de historische piloten een deel van hun anciënniteit (die pas in 2014 zou beginnen) en hun anciënniteit verliezen. (...)

De vakbond betreurt het dat zij zich niet bij de onderhandelingen heeft aangesloten en roept op tot "gelijke behandeling van historische piloten en piloten van Air France", "het einde van de perimeterclausules" om "een echte ontwikkelingsstrategie" in te voeren, en hekelt het gebrek aan piloten, de onmogelijkheid om buiten Air France piloten aan te werven of de vele vliegtuigstoringen als gevolg van slecht "efficiënt" onderhoud. Het SPL wil vooral deelnemen aan de onderhandelingen over de ontwikkeling van Transavia , omdat **de overeenkomst die in juli tussen de directie en SNPL Air France over de ontwikkeling van Transavia is bereikt, nog niet is ondertekend. Het zal zelfs worden gewijzigd om rechtsonzekerheid te voorkomen**. In een onlangs aan haar leden gerichte brochure stelt de SNPL Air France dat de door haar gevraagde professor Maître Lyon-Caen, professor in de rechten, werkt aan "een formulering die elk risico op een rechtszaak uitsluit en aan de oorspronkelijke doelstellingen beantwoordt". (...)

"De historische piloten van Transavia zijn de grote winnaars in de onderhandelingen. Enerzijds zullen ze de hoogste verhogingen krijgen omdat ze minder betaald krijgen dan Air France-detacheringen, en anderzijds omdat de meeste van hen als instructeurs optreden en de meer rendabele regels van Air France krijgen toegewezen", legt een SNPL-manager van Air France uit.

"We hebben om simulaties gevraagd van de verhoging van de compensatie... Dat werd ons ontzegd. Als we de rekenmachines gebruiken, zien we geen toename", zegt Cyril Froment, vakbondsafgevaardigde van de SPL Transavia...

Het management van Transavia "betreurt deze oproep tot een staking wanneer de besprekingen hebben geleid tot aanzienlijke vooruitgang voor alle Transavia France piloten en deze overeenkomst zou banen creëren binnen het bedrijf".

En om toe te voegen:

"De besprekingen over de ontwikkeling van Transavia France

worden gevoerd in het kader van een ontwerp van een Pilot Group Agreement onderhandeld met de representatieve vakbonden op het niveau van de Pilot Groups van Air France en Transavia France: de SNPL en de SPAF. De onderhandelingen over een groepsovereenkomst zijn toegestaan door de wet van 8 augustus 2016 betreffende het werk, de modernisering van de sociale dialoog en de veiligheid van de beroepsloopbanen, bekend als de Arbeidswet of de El Khomri-wet. Alle Transavia piloten zijn vertegenwoordigd in de onderhandelingen via representatieve vakbonden".

***Mijn opmerking:** De directie van Air France, de SNPL Air France en de SPL Transavia France zijn het over ten minste één punt eens: de ontwerpovereenkomst die in juli in een referendum is voorgelegd, is onwettig.*

Volgens de advocaten met wie ik contact heb kunnen opnemen, moet een overeenkomst over de strategie van een bedrijf worden gesloten met de vakbonden die alle categorieën van personeel vertegenwoordigen.

> Voor Transavia, vliegen de problemen in het eskader...

(bron: Libération) 14 augustus - De dochteronderneming van Air France krijgt een stakingstermijn die op vrijdag begint. Daarnaast is er een terugkerend gebrek aan piloten, technische problemen en een geval van intimidatie.

De ster van de luchtvaartmaatschappij **Transavia France** kan ernstig aan het vervagen zijn. Deze goedkope dochteronderneming van Air France-KLM is tot nu toe **een goede student geweest. Voortgezette groei en winstgevendheid uiteindelijk gevonden in combinatie met een zekere klanttevredenheid met prijzen die niets te benijden hebben EasyJet of Vueling.** Bovendien geven passagiers over het algemeen de voorkeur aan opstijgen en landen vanuit Orly, waar Transavia France is gevestigd, in plaats van vanuit Roissy, dat verder weg ligt, waar Air France is gevestigd.

Toch gaat het zomerseizoen, verreweg het belangrijkste voor een bedrijf als Transavia, duidelijk niet goed. **De staking werd eerder deze week aangekondigd door de stewards van het bedrijf,** verbonden aan de CGT, de meerderheid van de vakbond in het bedrijf. Het wordt van kracht vanaf vrijdag 16 augustus. De **werknemers vragen met name om betrokken te worden bij de ontwikkeling van hun bedrijf** en streven naar een arbeidscontract dat gelijkwaardig is aan dat van hun collega's die met Air France-vliegtuigen vliegen. (....)

Ze hebben een zogenaamde "perimeter"-clausule van kracht tot voor kort. Achter het technische jargon ging het om een vetorecht voor piloten van Air France over de aankopen van vliegtuigen door Transavia - een manier om de ontwikkeling van de dochteronderneming te controleren en het netwerk van de moedermaatschappij te beschermen. Bovendien **kan Transavia geen kapiteins van buiten het bedrijf aanwerven**. Ze moeten van Air France komen. (....) Deze perimeterclausule heeft gewogen op de ontwikkeling van het bedrijf, dat nu slechts 39 vliegtuigen heeft, terwijl concurrenten zoals EasyJet er 300 hebben (Vueling heeft 123). Ook nu nog mag Transavia niet meer dan 5.556 kilometer vliegen, om Air France niet in de schaduw te stellen.

Transavia kampt ook met technische problemen met ten minste één van zijn vliegtuigen. In een open brief aan Air France-KLM-president Benjamin Smith van 12 augustus wees het CGT in een open brief aan Air France-KLM op de herhaalde storingen van een Boeing 737 met F-GZHS-registratie. (....) Twee onderzoeken, het ene intern en het andere toegewezen aan het Bureau voor Onderzoek en Analyse (IAB) van het ministerie van Vervoer, zijn aan de gang.

Het gebrek aan piloten en de technische problemen dwingen Transavia in de zomerperiode zelfs om vliegtuigen en bemanningen te charteren met andere maatschappijen, meestal niet-Franse bedrijven. In deze situatie moet er toch een stewardess van Transavia aan boord zijn, zodat ten minste één bemanningslid Frans kan spreken. "Dagelijks," merkt een steward op, "moet degene die zich in deze positie bevindt, lijden onder de ontevredenheid van de passagiers die een Transavia-ticket hebben gekocht en het niet op prijs stellen om in een vliegtuig van een andere, vaak onbekende luchtvaartmaatschappij te zitten". (....)

Vorig jaar overtrof Transavia France voor het eerst de 7 miljoen vervoerde passagiers en verhoogde de bezettingsgraad van haar vliegtuigen met 1,5%. Dit jaar zouden de resultaten zwakker kunnen zijn, gezien de kosten die gepaard gaan met het charteren van vliegtuigen en het annuleren van vluchten, die moeten worden gecompenseerd door een compensatie voor de passagiers. Toevallig of toevallig **kondigde**

Nathalie Stubler, **CEO van Transavia**, op 12 juli **aan aan dat ze haar financiële doelstellingen voor 2019 waarschijnlijk zou moeten verlagen**. Zou de goede studentendochter van de Air France-KLM-groep nu het risico lopen om de ezelspet te riskeren?

Mijn opmerking: De situatie van Transavia France is vreemd genoeg vergelijkbaar met die van HOP! Twee jaar geleden. Het charteren van

buitenlandse bedrijven om de zomerpiek door te brengen, met het risico dat ontevreden klanten, een tekort aan kapiteins, ...

Het oplossen van deze problemen is een eerste vereiste voor de ontwikkeling van de lagekostenmaatschappij van de Air France-groep.

> Het einde van verloren bagage? Air France bestelt 120 miljoen labels om ze op te sporen.

(bron L'Usine Nouvelle) 15 augustus - **In 2018 werden bijna 25 miljoen koffers van reizigers vertraagd, verloren of beschadigd in de meanders van luchthavens. Een belangrijke bron van stress voor passagiers en kosten voor luchtvaartmaatschappijen. Deze laatste testen verschillende technische en organisatorische oplossingen om deze plaag in te dammen.**

Air France heeft besloten om RFID-radio-identificatietechnologie te gebruiken. Het zal 40 miljoen communicerende labels per jaar kopen gedurende drie jaar. Er is gekozen voor de oplossing van Paragon ID; de labels, waarin de NXP Ucode 8 chip is geïntegreerd, zullen worden geproduceerd in de vestiging van Berrichon in Argent-sur-Sauldre, in de regio Cher. Het bedrijf hoopt andere bedrijven in de Sky Team-alliantie te overtuigen om het te vertrouwen.

Air France zal beginnen met de implementatie van RFID op haar basis Charles de Gaulle in Terminal 1, in samenwerking met de luchthaven van Parijs. Deze implementatie vereist de installatie van RFID-sensoren op verschillende belangrijke punten in de bagagelogistiek, om deze efficiënt te kunnen volgen.

Air France is van plan om na de eerste tests de technologie geleidelijk uit te breiden naar andere luchthavens. (...) Op deze manier hoopt zij de efficiëntie te verbeteren en de kosten in verband met verloren bagage te verminderen en tegelijkertijd de ervaring van de passagiers te verbeteren.

Mijn opmerking: Het door Air France geteste systeem zal de klanttevredenheid verhogen.

Uitgebreid tot de Air France-KLM Group, zal het mogelijk zijn om het verschil te benadrukken met de goedkope luchtvaartmaatschappijen die aansluitende vluchten aanbieden zonder dat er sprake is van bagagetransfer.

> Aigle Azur geeft zichzelf enige tijd in Brazilië

(bron: Air Journal) 16 augustus - **De verwijdering door de**

luchtvaartmaatschappij Aigle Azur van de lijn tussen Parijs en Sao Paulo is uitgesteld tot eind september, met een mogelijke terugkeer in november. (....)

Aigle Azur heeft zich niet rechtstreeks uitgelaten over de opschorting of sluiting van deze lijn, die het einde zou betekenen van haar langeafstandsactiviteiten buiten Afrika, terwijl zij nog steeds hoopte in het voorjaar de vluchten naar Peking te kunnen hervatten (een lijn die aan het einde van de vorige winter, na zes maanden van activiteit, was opgeschort). Anderzijds **bevestigde het de stopzetting van de vluchten tussen Frankrijk en Portugal en de "waarschijnlijke" verkoop van deze activiteiten aan het goedkope Vueling, na problemen te hebben vastgesteld zoals "een groot aantal spelers in de sector, met name in Europa (....) in een bijzonder moeilijke context (....) (flygscam, ecocamp, ecobijdrageproject, overcapaciteit in Europa de afgelopen winter, olie-effecten in het najaar 18)".** De belangrijkste aandeelhouders van Aigle Azur (HNA en de oprichter van Azul, David Neeleman) worden geconfronteerd met hun eigen problemen en weigeren opnieuw te investeren in de luchtvaartmaatschappij.

Er zij aan herinnerd dat Algerije meer dan de helft van de activiteiten van Aigle Azur voor zijn rekening neemt (....). Het netwerk omvat ook Duitsland (Berlijn), Italië (Milaan), Rusland (Moskou), Senegal (Dakar), Libanon (Beiroet) en Oekraïne (Kiev). Het vervoerde vorig jaar 1,881 miljoen passagiers.

Mijn opmerking: Aigle Azur wil haar activiteiten tussen Frankrijk en Portugal verkopen aan Vueling. Vueling zou 40% van de slots terugkrijgen van Aigle Azur naar Orly.

Deze operatie zou ongeveer 20 miljoen euro opleveren voor Aigle Azur. Dit is een belangrijk bedrag voor het Franse bedrijf, dat zojuist heeft aangekondigd dat het een kaspositie van vijftientig miljoen euro heeft.

> Lufthansa: dynamische activiteit in juli

(bron Boursier com) 14 augustus - **De Lufthansa groep verwelkomde 14,6 miljoen passagiers in juli, een stijging van 3,3% op jaarbasis. Tegelijkertijd steeg de capaciteit met 2,5%, waardoor de beladingsgraad met 0,6 procentpunt verbeterde tot 86,9%, een recordniveau voor een maand juli.** Alleen al voor Lufthansa steeg het verkeer met 2,8%, terwijl de beladingsgraad 86,9% (+0,9 punten)

bedroeg.

> **Lucht Italië: drievoudig verlies in vergelijking met Meridiana**

(bron Air Journal) 19 augustus - Naar **verluidt heeft Air Italy in het eerste jaar dat het bedrijf onder de nieuwe kleuren actief was, 164 miljoen euro verloren**, drie keer meer dan de door Meridiana geregistreerde **verliezen**, die het bedrijf heeft vervangen. Het huidige jaar zou van dezelfde aard moeten zijn en het zou zijn Boeing 737 MAX kunnen opgeven.

Volgens Corriere della Serra **deed de voormalige Meridiana, die in maart 2018 opnieuw werd gelanceerd met Qatar Airways als 49% aandeelhouder, het eind maart 2019 op alle fronten slechter**: de opbrengsten daalden met 21,3% tot 283,76 miljoen euro, de afgelegde mijlen en de vliegturen daalden en het aantal vervoerde passagiers daalde van 2,44 naar 1,91 miljoen - slechts 379 van hen.000 op langeafstandsvluchten, aangezien de charteractiviteiten werden stopgezet, wat resulteerde in een omzetverlies van 65 miljoen euro.

Air Italy

noemt drie factoren om deze resultaten uit het dagblad te verklaren: de investering in het herstel, onder meer in de vloot met Airbus A330-200's en Boeing 737 MAX's, maar ook om het netwerk rond de hub van de luchthaven Milaan-Malpensa om te vormen en de kosten van overbezetting te betalen; de lancering van nieuwe langeafstandsroutes naar India en Thailand, die niet de verwachte resultaten opleverden en werden geannuleerd; en afgelopen maart het aan de grond houden van de Boeing 737 MAX's van de maatschappij.

Air Italy verwacht voor 2019 soortgelijke verliezen te boeken, met name door de 737 MAX 8's die aan de grond werden gehouden en die haar dwongen andere vliegtuigen te huren. In het vijfjaarlijkse bedrijfsplan, dat dagelijks door de Italiaanse autoriteiten wordt geraadpleegd, wordt duidelijk de vraag gesteld of de Italiaanse vloot van eengangvliegtuigen (3 MAX 8 die sinds mei 2018 zijn geleverd van de 20 verwachte vliegtuigen, 4 737-800 en 1 737-700 van ongeveer 20 jaar oud) moet worden vervangen door modernere vliegtuigen, "met name die van de Airbus-familie, met de nadruk op technische homogeniteit". Positief is dat het Italiaanse bedrijf in 2018 volgens de Corriere della Serra

een eenheidsopbrengst (RASK) van 6,68 cent heeft, "net boven de 6,4 cent" van zijn concurrent Alitalia. En het stelt dat dit jaar, met uitzondering van uitzonderlijke gebeurtenissen zoals MAX, die "en territoriale continuïteit in compensatie" als uitgangspunt hebben genomen, de prestaties beter zullen zijn dan verwacht en "extra groei"

mogelijk zullen maken. De samenstelling van de vloot zal strikt gebaseerd zijn op "groeibehoeften en operaties", met de plannen van Qatar Airways om de vloot uit te rusten met 50 niet genoemde vliegtuigen, en de vervanging van de A330's door 787 Dreamliner-vliegtuigen.

Mijn opmerking: Toen Qatar Airways de voormalige Meridiana overnam, kondigde de Golf-luchtvaartmaatschappij haar voornemen aan om deze te gebruiken om de door de Amerikaanse regering opgelegde beperkingen te omzeilen. Dit zou haar in staat stellen haar dienstverlening aan de Verenigde Staten uit te breiden.

Het verzet van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen heeft de plannen van Qatar Airways gedwarsboemd, waardoor de moeilijkheden van Air Italy nog groter zijn geworden.

> **Norwegian verkoopt haar bankactiva om haar financiële situatie te redden.**

(bron Les Échos) 19 augustus - De Noorse goedkope Noorse luchtvaartmaatschappij **heeft onlangs de verkoop van haar bankactiva aan de Noordse financiële groepen aangekondigd voor 222 miljoen euro**. Het bedrijf verkoopt daarmee zijn 17,47%-belang in de Noorse Finans Holding (Nofi) om "zijn kernactiviteiten in het luchtvervoer te versterken en zich te richten op de overgang van groei naar winstgevendheid", aldus Geir Karlsen, Managing Director. Deze kasinstroom was noodzakelijk voor Europa's derde lagekostenluchtvaartmaatschappij, een specialist in transatlantische langeafstandsvluchten, die sinds 2017 aanzienlijke financiële verliezen lijdt. De maatschappij, die medio juli haar historische directeur en mede-oprichter, Bjørn Kjos, de groep zag verlaten, heeft momenteel haar 18 Boeing 737 Max-vliegtuigen, waarvan het model na twee dodelijke ongelukken in oktober 2018 en maart 2019 van de vlucht is opgeschort.

Reeds **in januari jl. haalde de onderneming € 309 miljoen op in de vorm van** een kapitaalverhoging, met name bij de belangrijkste openbare bank van Noorwegen, DNB Bank. Dit abonnement had het bedrijf in staat gesteld om een plotseling faillissement te voorkomen. In het tweede kwartaal van 2019 boekte de groep een nettowinst gedeeld door 4 ten opzichte van 2018 van 7,6 miljoen euro. Een aantal van de bases van 737 Max zullen in de loop van het jaar worden gesloten, waardoor een aantal onrendabele lijnen worden afgesloten. De luchtvaartmaatschappij heeft al aangekondigd dat zij haar trans-

Atlantische vluchten vanuit Ierland heeft opgeschort. Een effectieve beslissing vanaf volgend jaar september. (...)

Mijn opmerking: Reeds in maart 2019 begon Noorwegen meerdere charters te gebruiken om het aan de grond houden van zijn B737 Max-vliegtuigen te beperken, wat de financiële situatie verslechterde.

Aangezien de datum van terugkeer naar de dienst van de 737 MAX nog steeds niet is vastgesteld, heeft de directeur van de Noorse havenstaat Noorwegen besloten om het aantal charters te verminderen en de meest verlieslatende lijnen af te schaffen.

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 19 augustus had het overleg 661.000 handtekeningen verzameld, of 14,01% van de benodigde 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 19 augustus 10.465 euro. Het is met 1,45% gestegen.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,59 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 1 naar 59 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](#). 10146 mensen ontvangen deze persreview live