



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 722, 23 september 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....

> Een Air France Airbus A350 heeft zijn vleugels voor het eerst ingezet vanuit Toulouse.

(bron Actu fr) 3 september - Franse elegantie. De **eerste A350 van Air France** zette op 27 augustus 2019 voor het eerst zijn vleugels uit. Deze inaugurele vlucht, die bijna 5,5 uur duurde, vond plaats vanaf de luchthaven van Toulouse - Blagnac.

De luchtvaartmaatschappij heeft 28 exemplaren van de A350-900 besteld. Het vliegtuig biedt plaats aan in totaal 324 passagiers: 34 zitplaatsen in de business class, 24 in de premium class en 266 in de economy class.

De Airbus **wordt officieel geleverd op 27 september**. De eerste vlucht was gepland door Air France op 7 oktober naar Bamako (Mali). Andere geplande A350-900 bestemmingen zijn Toronto (vanaf 25 november), Seoul (vanaf 23 december), Cairo (vanaf 26 december) en Mumbai (vanaf 10 februari 2020).

Ter herinnering, de A350 XWB is een lange-afstands passagiersvliegtuig met een eindassemblagelijijn in Toulouse.

Mijn opmerking: De komst van een nieuw vliegtuigmodel in een vloot is een zeldzame en belangrijke gebeurtenis in het leven van een luchtvaartmaatschappij.

De officiële levering van de A350 F-WZFN vindt plaats op vrijdag 27 september bij Airbus. De A350 zal Roissy-CDG dezelfde dag nog bereiken.

U kunt het evenement volgen op mijn twitteraccount @FrRobardet



> Air France-KLM: opnieuw leider van de Dow Jones Sustainability Index

(bron: CercleFinance.com) 16 september - **Air France-KLM staat opnieuw op de eerste plaats in de luchtvaartsector op de Dow Jones Sustainability 2019 index.** De groep is opnieuw leider van de Dow Jones Sustainability Index (DJSI).

Voor het vijftiende achtereenvolgende jaar staat Air France-KLM op de eerste plaats in de Europa- en Wereldindex van de DJSI, en herwon de toppositie in 2019.

Ons leiderschap moet onze partners, industriëlen en professionals in de luchtvaartsector mobiliseren en verenigen, omdat **we allemaal de verantwoordelijkheid hebben om het luchtvervoer dagelijks te transformeren om het milieuvriendelijker te maken,**" zegt Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM.

Mijn opmerking: De Dow Jones Sustainability Index (DJSI) ranking is gebaseerd op een diepgaande analyse van de economische, sociale en milieuprestaties van meer dan 3.500 internationale groepen en de beoordeling van vele criteria zoals corporate governance, klantenrelaties, milieubeleid, arbeidsomstandigheden en sociale acties.

De terugkeer van Air France-KLM naar de eerste plaats onder de luchtvaartmaatschappijen getuigt van de inzet van alle medewerkers en

geeft geloofwaardigheid aan het discours van de groep over duurzame ontwikkeling.

> Een cruciale dag in de rechtszaal voor Aigle Azur en XL Airways.

(bron: BFM TV met AFP) 23 september - De toekomst van twee Franse luchtvaartmaatschappijen in crisis wordt maandag voor de rechtbank beslist: in Evry onderzoekt de handelsrechtbank vier aanvragen om de Aigle Azur over te nemen, terwijl XL Airways in Bobigny vraagt om de plaatsing ervan in een turnaround.

Aigle Azur, waarvan de elf vliegtuigen sinds 7 september niet meer gevlogen hebben en die **in gerechtelijke vereffening zijn gesteld met voortzetting van de activiteiten tot vrijdag [27 september] (...)**.

Het bedrijf, dat gespecialiseerd is in verbindingen met Algerije en diensten naar het Middellandse-Zeebekken, is gespecialiseerd in verbindingen met Algerije en diensten naar het Middellandse-Zeebekken en heeft een aansprakelijkheid van ten minste 148 miljoen euro, maar wordt vooral getroffen door ongelukkige strategische keuzes, met de opening van de lijnen naar Peking en Sao Paulo twee jaar geleden.

Vier kandidaten hebben een overnamebod uitgebracht op het bedrijf, dat in Frankrijk 800 mensen in dienst heeft en in Algerije 350 mensen en vorig jaar 1,88 miljoen passagiers heeft vervoerd. **Twee voormalige directeuren van Air France**, Lionel Guérin en Philippe Micouleau, **stellen voor om "het hele bedrijf"**, 787 medewerkers en "een heroriëntatie van het netwerk op structureel rendabele lijnen, in het bijzonder Algerije" over te **nemen**. Hun overnamebod is afhankelijk van het verkrijgen van een participatielening van 15 miljoen euro van de staat.

Een tweede bod, ingediend door Gérard Houa, een minderheidsaandeelhouder van Aigle Azur via Lu Azur, voorziet in de overname van 90% van de huidige vloot en 82,2% van het personeel en de financiering van 30,4 miljoen euro, "waarvan de helft afkomstig zal zijn van Gérard Houa en 15,4 miljoen euro aan leningen op middellange termijn zonder opschortingsclausule", aldus Philippe Bohn, een familielid van Gérard Houa. (...) De andere twee aanbiedingen zijn die van Vueling, de goedkope luchtvaartmaatschappij van de IAG-groep die een deel van de slots van Aigle Azur wenst over te nemen, en een aanbod op eigen naam. **Air France en de Dubreuil-groep, de moedermaatschappij van Air Caraïbes en Bee, hadden overwogen een gezamenlijk bod uit te brengen, maar trokken zich volgens Dubreuil terug**, met name

vanwege de "sociale risico's die verbonden zijn aan overnames van werknemers".

XL Airways, dat zich verdedigt tegen een strategische fout, heeft zich donderdag in surseance van betaling verklaard. Zij beschouwt zichzelf als een slachtoffer van de "ongebreidelde internationale concurrentie" van de langeafstandsluchtvaartmaatschappijen met lage kosten en het gewicht van de belastingen en socialezekerheidsbijdragen in Frankrijk, aldus haar CEO Laurent Magnin.

Het bedrijf, dat donderdag is gestopt met de verkoop van tickets, waarschuwde dat het waarschijnlijk vluchten zou annuleren vanaf maandag, de dag waarop de handelsrechtbank van Bobigny, ten noorden van Parijs, haar aanvraag voor faillissement moet overwegen. (...)

De langeafstandsmaatschappij, sinds 2016 eigendom van de Franse holding DreamJet Participations, "heeft 35 miljoen nodig om weer op de rails te komen", aldus Laurent Magnin, die Air France opriep om te helpen. De besprekingen tussen XL Airways en potentiële kopers, waaronder Air France, zijn aan de gang en zijn op zondag een bron die dicht bij de zaak staat. (...)

Mijn opmerking: Om verschillende redenen hebben Air France en de Dubreuil-groep hun gezamenlijke aanbod ingetrokken.

In haar persmededeling heeft Air France met name verklaard dat "de voorwaarden van deze overname het niet mogelijk maakten de bepalingen van de bestaande overeenkomsten binnen Air France na te leven en uiteindelijk schade konden toebrengen aan het vreedzame sociale klimaat dat al een jaar binnen de groep bestaat. (...) De groep Air France rekruteert op verschillende operationele gebieden en zal de medewerkers van Aigle Azur die zich bij haar bedrijven willen aansluiten, graag in haar selectieproces verwelkomen."

Ik betreur de zeer korte termijn, minder dan twee weken, die de twee bedrijven niet in staat stelde een aanbod te doen dat de belangen van alle partijen met elkaar in overeenstemming bracht. De overname van Air Berlin was het onderwerp geweest van een proces van meer dan een jaar.

> Corsair: vlootvernieuwing en uitbreiding van het trans-Atlantische netwerk

(bron: Air Journal) 18 september - Met de steun van haar nieuwe aandeelhouder INTRO Aviation **heeft de Franse**

luchtvaartmaatschappij Corsair een ontwikkelingsplan aangekondigd dat gebaseerd is op twee hoofdgebieden:

vlootvernieuwing en netwerkuitbreiding, "met een sterke focus op service en productkwaliteit," zei ze. Het **Corsair**

vloot moderniserings- en ontwikkelingsproject is **van plan om in 2023 uit te breiden tot 13 volledig Airbus vliegtuigen**, met een eerste fase tegen mei 2021. (...) Corsair zal derhalve vanaf mei 2021 een vloot van 10 A330-vliegtuigen exploiteren, met inbegrip van 5 RVA's, met ingang van mei 2021.

"(...) **de Airbus A330 is een technische keuze die** in overeenstemming is met onze strategie. **Het zal Corsair in staat stellen om** het aantal frequenties te verhogen en zo te voldoen aan de verwachtingen van alle klantensegmenten, en het bedrijf **om zijn marktaandeel in het bedrijfssegment te blijven ontwikkelen**," legt het bedrijf uit, dat van plan is om het aantal zetels in de voorste klassen te verhogen. (...) Om

het vrijetijdsaspect in evenwicht te brengen, ontwikkelt en rationaliseert Corsair zijn netwerk, waarbij het zich richt op grote aantallen bestemmingen, zodat het ten minste 5 vluchten per week kan uitvoeren, met als doel rechtstreekse en dagelijkse vluchten uit te voeren.

(...) Corsair opende Miami het hele jaar door in juni 2019 (...). Het bedrijf kondigde ook de uitbreiding van zijn dienstverlening naar Montreal op jaarbasis aan. Tenslotte (...) **zal Corsair** vanaf 10 juni 2020 **New York openen**, een symbolische lijn, met een sterk potentieel in alle soorten hutten.

"Op deze lijn waar het goedkope aanbod overvloedig is, zal Corsair dus het enige alternatief zijn voor grote bedrijven met een kwaliteitsaanbod in drieklassencabines", aldus Pascal de Izaguirre, President en CEO van Corsair.

***Mijn opmerking:** De vernieuwing en uitbreiding van de vloot van Corsair lijkt noodzakelijk om de duurzaamheid van een van de laatste kleine Franse bedrijven te garanderen.*

Maar Corsair's aankondiging van de opening van de Parijs-New Yorkse lijn is opvallend. Als XL Airways erin slaagt een koper te vinden, zullen er in 2020 tien bedrijven zijn die deze markt zullen delen. Veel meer dan op de routes Londen-New York (zes luchtvaartmaatschappijen) of Frankfurt-New York (vier luchtvaartmaatschappijen).

> Achter de zwarte serie, het onbehandelde kwaad van het Franse luchtvervoer

(bron Les Échos) 20 september - **Twee Franse**

luchtvaartmaatschappijen die op dezelfde dag voor de rechtbank verschijnen: dit is het trieste schouwspel van het Franse luchtvervoer. Aanstaaende maandag zal het Evry-gerechtshof de laatste kansen om Aigle Azur over te nemen onderzoeken, terwijl het Bobigny-gerechtshof zich zal uitspreken over de curatele van XL Airways. (...) **Dit alles zes maanden na de "Luchtvervoersconferentie", die zou leiden tot oplossingen die het concurrentievermogen van het Franse luchtvervoer zouden versterken.**

Het was echter niet vanwege een gebrek aan waarschuwing. Alle werkgevers- en werknemersorganisaties maken zich al jaren zorgen over de situatie van het Franse luchtvervoer, dat niet concurrerend en ondergekapitaliseerd is. In de afgelopen 20 jaar is het marktaandeel van de Franse vlag de afgelopen 20 jaar met één punt per jaar gedaald tot 41% in 2018. En **de meeste Franse luchtvaartmaatschappijen hebben regelmatig een tekort. Dit geldt in het bijzonder dit jaar: met uitzondering van Air Caraïbes en haar kleine zusje French Bee, staan ze allemaal in het rood, met inbegrip van Air France, waarvan het bedrijfsresultaat in het eerste halfjaar nog steeds negatief was. Velen wijzen op het gewicht van de Franse belastingen en socialezekerheidsbijdragen in het licht van de concurrentie, die soms als oneerlijk wordt beschouwd door sommige goedkope luchtvaartmaatschappijen en golfmaatschappijen. (...)**

Volgens een rapport van de Senaat van 2016 zijn de beveiligingskosten op Franse luchthavens gemiddeld 35% hoger dan op andere Europese luchthavens. Het verschil in sociale lasten tussen Air France en KLM of Lufthansa vertegenwoordigt enkele honderden miljoenen euro's. De kosten van de sociale zekerheidsbijdragen van Air France en KLM of Lufthansa bedragen enkele honderden miljoenen euro's. De kosten van de sociale zekerheidsbijdragen zijn in de eerste plaats een gevolg van het feit dat de kosten van de sociale zekerheid in de meeste gevallen hoger zijn dan in de tweede helft van het jaar. En in tegenstelling tot andere sectoren hebben Franse bedrijven geen douanebescherming tegen concurrentie van bedrijven uit lagekostenlanden.

Naast deze structurele handicaps zijn er nog andere zwakke punten in de verantwoordelijkheid van de particuliere actoren. De eerste is de te kleine omvang van de driekleurbedrijven. De meeste van deze kleine Thumb of the Sky hebben minder dan een dozijn vliegtuigen, wat wordt beschouwd als de minimumgrootte om de vaste kosten (onderhoud, commerciële service, opleiding van de bemanning) van een luchtoperatie te kunnen afschrijven. Er zijn echter veel pogingen gedaan om te consolideren, maar ze zijn vaak geconfronteerd met het probleem van de integratie van personeel met

een verschillende status en anciënniteit, en het gebrek aan kapitaal.
(....)

Bovendien worden de Franse bedrijven niet gespaard van de gebruikelijke kwalen van het luchtvervoer - schommelingen in de olieprijs en een sterk seizoensgebonden karakter. Tenzij ze de kasstroom hebben om olieafdekkingen te kopen of met verlies te verkopen, zijn de vliegtuigen leeg. De zwaksten kunnen het niet weerstaan.

Hieraan is eindelijk een nieuwe handicap toegevoegd: het wantrouwen van het publiek. Bij het minste of geringste gerucht over de financiële moeilijkheden van een bedrijf, dalen de boekingen. En daarmee het niveau van de cashflow. Dit moedigt managers aan om moeilijkheden zo lang mogelijk te verbergen, met het risico dat de kans op herstel afneemt.

***Mijn opmerking:** De mogelijke verdwijning van twee Franse maatschappijen maakt de balans op van de fundamenten van het Franse luchtvervoer, die begin dit jaar zijn voltooid. De weinige aangekondigde maatregelen maken het niet mogelijk om het verschil in kosten van de Franse ondernemingen ten opzichte van hun concurrenten te compenseren.*

Begin september werd een nieuwe staatssecretaris van Verkeer benoemd. Hij kent de lucht goed. Zal hij zich kunnen inzetten voor het behoud van het Franse paviljoen?

> **Volotea opent een basis in Lyon Saint-Exupéry, de zesde in Frankrijk.**

(bron: Le Journal de l'Aviation met AFP) 19 september - De goedkope luchtvaartmaatschappij **Volotea**, die gespecialiseerd is in rechtstreekse vluchten tussen Europese regionale hoofdsteden, **opent volgend voorjaar een basis op de luchthaven van Lyon Saint-Exupéry.**

Het zal de zesde basis van de Spaanse maatschappij in Frankrijk, haar eerste markt, worden, aldus haar verkoopdirecteur Pierfrancesco Carino aan de pers.... (....) Door

een vliegtuig permanent op een luchthaven te stationeren, is het mogelijk vroege ochtendbestemmingen en late avondterugkeer aan te bieden, hetgeen door de zakenlieden wordt gewaardeerd. (....)

Drie ondernemingen die momenteel in Saint-Exupéry vliegtuigen als basis hebben: EasyJet (8), Transavia (3) en de Ierse ASL (1). De luchthaven is ook een belangrijk knooppunt voor Hop!, de regionale

dochteronderneming van Air France, maar de vliegtuigen blijven er niet overnachten.

Volotea, **opgericht in april 2012** door de oprichters van het goedkope Vueling (sindsdien overgedragen aan IAG), begon haar activiteiten door zich te richten op grote regionale grootstedelijke gebieden die slecht worden bediend door historische luchtvaartmaatschappijen. (....)

Het bedrijf exploiteert bijna de helft van zijn 36 vliegtuigen vanuit Frankrijk en heeft 400 mensen in dienst.

Volotea heeft B717 (125 zetels) en A319 (156 zetels) maar heeft besloten om Amerikaanse vliegtuigen uit de vloot te halen en alleen Airbus te gebruiken, zei Carino. (...)

***Mijn commentaar:** De aankondiging van de installatie van een Volotea-basis in Lyon is slecht nieuws voor Transavia.*

Net als in Nantes zal de goedkope dochteronderneming van de groep Air France te maken krijgen met gelijktijdige concurrentie van easyJet en de Spaanse luchtvaartmaatschappij.

> Giuseppe Conte doet een beroep op Delta om meer te doen voor Alitalia

(bron: Air Journal) 22 september - Delta Airlines zou moeten overwegen haar investeringen in de redding van Alitalia te verhogen, aldus de Italiaanse eerste minister Giuseppe Conte, aangezien de **gesprekken over de herlancering van de Italiaanse vlaggenschipmaatschappij zich** zaterdag voortzetten.

De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij maakt deel uit van een groep investeerders onder leiding van de Italiaanse spoorweggroep Ferrovie dello Stato, die zich heeft verbonden tot een mogelijke redding van de verlieslijdende luchtvaartmaatschappij. De potentiële investeerders, waaronder ook de infrastructuurgroep Atlantia en de Italiaanse Schatkist, zijn van plan een nieuw bedrijf op te richten dat de controle over de in moeilijkheden verkerende luchtvaartmaatschappij zal overnemen en ongeveer 1 miljard euro zal injecteren.

Tot nu toe heeft Delta zich gecommitteerd aan een aandeel van 10%, waarbij Ferrovie en Atlantia op het punt staan belangrijke investeerders te worden. Tijdens een evenement in Rome vroeg Conte aan Delta om een grotere rol te spelen in het project. **"Een participatie van 10% lijkt me een beetje laag om bedrijven er sterk bij te betrekken," zei Conte.** De groep potentiële redders had meer tijd om een reddingsplan in te dienen, terwijl sommige bronnen beweerden dat er geen overeenstemming was over de belangrijkste aspecten van het project.

(...)

Mijn opmerking: *De Italiaanse regering heeft (nog) ingestemd met de verlenging van de termijn voor Ferrovie dello Stato tot 15 oktober voor de indiening van het definitieve bod op Alitalia.*

> Etihad heeft A350-1000's neergezet...

(bron Business Travel) 23 september - De **situatie verslechtert bij Etihad**, de op twee na grootste luchtvaartmaatschappij in de Golf na Emiraten en Qatar Airways.

Etihad zou naar verluidt 3 A350-1000's hebben opgeborgen die onlangs door Airbus in een hangar zijn geleverd. Volgens Airbus, werden deze 3 vliegtuigen geleverd tussen mei en augustus 2019 en zijn ze elk 366 miljoen dollar waard. Ze maakten geen commerciële vluchten en werden direct in de hangar gezet. (...)

De luchtvaartmaatschappij voert een 5-jarig herstelplan uit dat het op lange termijn rendabel moet maken.

Het meldde verliezen van 1,3 miljard dollar in 2018, een vermindering van 15% ten opzichte van 1,52 miljard dollar in 2017.

Etihad heeft verschillende kostenbesparende maatregelen genomen: afschaffing van haar premium chauffeursdienst voor internationale bestemmingen, introductie van een aanbod om snacks aan boord te kopen, lancering van een aanbod van stoelen met meer ruimte in de economy class en uitbesteding van het beheer van een aantal van haar lounges aan de nr. 1 Lounges.

> Qatar Airways: jaarlijks verlies van 639 miljoen dollar per jaar

20 september - **Qatar Airways meldde een nettoverlies van 639 miljoen dollar voor het fiscale jaar van april 2018 tot maart 2019**, ondanks een stijging van de inkomsten tot 13,2 miljard dollar.

Reeds in het vorige boekjaar boekte het bedrijf in Qatari een nettoverlies van 69 miljoen dollar. De **eerste en belangrijkste oorzaak van de verliezen van Qatar Airways was de economische en diplomatieke blokkade die sinds 2017 door de soennitische Arabische landen** (Verenigde Arabische Emiraten, Saoedi-Arabië, Bahrein en Egypte) is **opgelegd** aan Qatar, dat ervan wordt beschuldigd te dicht bij het sjiiitische Iran te zijn.

"Hoewel het teleurstellend is om te zien dat Qatar Airways een netto verlies van Qatari rials 2,3 miljard (639 miljoen dollar) - toe te schrijven

aan het verlies van traditionele routes, stijgende olieprijsen en valuta-effecten - registreerde - de grondbeginselen van ons bedrijf blijven uiterst robuust," Qatar Airways Qatar zei in een verklaring. Het bedrijf uit Qatar heeft "sinds het begin van de illegale blokkade" 31 nieuwe bestemmingen aan zijn catalogus toegevoegd. Zij wijst erop dat haar vloot met 25 vliegtuigen is uitgebreid en dat zij in maart 2019 haar 250ste vliegtuig heeft verwelkomd.

Mijn commentaar: Qatar Airways en Etihad registreren ongekende verliezen. De maatregelen die deze twee ondernemingen hebben genomen om hun rekeningen aan te passen, hebben slechts langzaam de verwachte resultaten opgeleverd.

> **Rolls Royce heeft meer tijd nodig dan verwacht om de problemen van de Trent 1000 op te lossen.**

(bron AFP) 20 september - de Britse industriële groep **Rolls-Royce waarschuwde vrijdag dat het langer dan verwacht zou duren dan verwacht om problemen op te lossen met de Trent 1000 vliegtuigmotoren die de Boeing 787 aandrijven.**

De motorfabrikant legt in een persbericht uit dat het vervangen van defecte onderdelen moeilijker is dan verwacht, vanwege het grote aantal te repareren motoren.

Hij voegt eraan toe dat hij het aantal vliegtuigen dat voor reparatie aan de grond wordt gehouden, pas in het tweede kwartaal van 2020 tot minder dan een dozijn zal kunnen terugbrengen, terwijl hij eerder had gehoopt deze doelstelling tegen het einde van het jaar te bereiken. (...)

Deze zaak vergiftigt al vele maanden het leven van de motorfabrikant voor een astronomische prijs van ongeveer 1,6 miljard pond (1,81 miljard euro), waarvan een aanzienlijk deel als compensatie voor gewonde luchtvaartmaatschappijen.

Het probleem met deze Trent 1000 motoren is dat hun compressoren te snel uitgeput zijn. Dit was voor Rolls-Royce aanleiding om een nieuw onderdeel te ontwikkelen dat de fabrikant op deze motoren moet installeren, wat voor de gebruikersbedrijven problemen oplevert omdat sommige vliegtuigen aan de grond worden gehouden. (...)

Mijn opmerking: De meeste van de 800 in gebruik zijnde Boeing 787's (inclusief die van Air France-KLM) zijn uitgerust met GE-motoren (General Electric).

Slechts ongeveer 40 B787's zijn uitgerust met Rolls-Royce Trent 1000 motoren en moeten worden gecontroleerd. British Airways, Singapore Airlines, ANA, Virgin Atlantic en Air Austral hebben hun activiteiten ernstig verstoord.

> **Boeing 737 MAX: Indonesische autoriteiten plaatsen vraagtekens bij het ontwerp van het vliegtuig bij de crash van Lion Air**

(bron: Air Journal) 23 september - In hun voorlopige conclusies over de Lion Air crash **hebben Indonesische onderzoekers volgens de Wall Street Journal**, die toegang had tot het rapport, in hun voorlopige conclusies over de crash van de Lion Air, **een reeks tekortkomingen in zowel het ontwerp van en het toezicht op de Boeing 737 MAX aan de orde gesteld.**

Deze voorlopige conclusies zouden de eerste zijn om formeel vast te stellen dat het ontwerp van de één-gangenvliegtuigen van Boeing en de certificering ervan door de Federal Civil Aviation Administration (FAA) van de Verenigde Staten formeel tekortschietten. Zij wijzen ook op een reeks loodsen en onderhoudsfouten als factoren die de crash kunnen verklaren, zegt de Wall Street Journal. Indonesische onderzoekers, die naar verwachting begin november hun rapport zullen publiceren, kunnen hun conclusies echter nog steeds wijzigen.

De vliegtuigbouwer Boeing en de FAA zouden zeer bezorgd zijn dat "het eindrapport zich te zeer zal richten op [Boeing's] ontwerp- en certificeringsfouten van de FAA", schrijft de Wall Street Journal. (...)

Last minute: Het Amerikaanse Federal Aviation Agency (FAA) meldde maandag dat de opheffing van het vliegverbod voor de Boeing 737 MAX, die na twee ongelukken met 346 dodelijke slachtoffers aan de grond werd gehouden, per land zal plaatsvinden, wat lijkt te wijzen op de verschillen tussen de mondiale burgerluchtvaartautoriteiten.

> **C919 productie is gepland om dit jaar te starten**

(bron Air & Cosmos) 20 september - Volgens "Le Quotidien du Peuple", Comac, of om het langer te maken de **Commercial Aircraft Corp van China, heeft Comac aangekondigd dat de productie van zijn medium-haul C919 zal beginnen tegen het einde van dit jaar voor levering aan China Eastern Airlines in twee tot drie jaar, 2021/2023.**

Deze informatie komt omdat de Comac C919 testcampagne nog steeds

in volle gang is. De vier prototypes (101, 102, 103 en 104) vermenigvuldigen de vlieg- en grondproeven (....).

Comac claimt 815 bestellingen (boerderijen, intentieverklaringen, intentieverklaringen, memoranda van overeenstemming, aankoopbrieven, enz.....) voor C919.

Mijn opmerking: *De Chinese C919 heeft een capaciteit van 158 tot 174 passagiers. Als concurrent van Airbus en Boeing zou het in eerste instantie Chinese luchtvaartmaatschappijen moeten uitrusten.*

Zal zij dan de Europese en Amerikaanse markt kunnen penetreren?

> **Leeuw Luchtslachtoffer van hackers**

(bron Les Échos) 19 september - In de vorige eeuw waren kapers de huisdieren van de luchtvaartmaatschappijen, nu is het de beurt aan de kapers op het internet om hen een koud zweet te geven. **Na British Airways, Delta Airlines of Cathay Pacific is hun laatste slachtoffer de Maleisische luchtvaartmaatschappij Lion Air.** Of beter gezegd, haar dochterondernemingen Thai Lion Mentari Airlines en Malindo Airways (Maleisië en Indonesië). **"Malindo Airways' passagiersinformatie, die wordt gehost op de wolk, kan zijn gecompromitteerd,"** erkend de grootste particuliere Maleisische luchtvaartmaatschappij in een verklaring uitgegeven donderdag. **"We zijn nog steeds bezig met het onderzoeken van de omvang van het probleem. Malindo werkt samen met zijn dataserviceprovider Amazon Web Services** en zijn e-commerce partner GoQuo om de inbreuk op de beveiliging te onderzoeken.....".

Deze opvallende piraterij schaadt niet alleen de reputatie van luchtvaartmaatschappijen, maar stelt hen ook bloot aan zware financiële sancties.

Nadat British Airways in september 2018 had toegegeven dat de diefstal van de vertrouwelijke gegevens van haar klanten 380.000 creditcards met zich mee zou brengen, krijgt British Airways een boete van 183 miljoen pond (206,5 miljoen euro) opgelegd wegens "het niet beschermen van de persoonlijke gegevens van haar klanten" (....).

Mijn opmerking: *Voor degenen die zich afvragen wat de cloud is, herhaal ik de uitleg die ik op de cultuur-informatie-netwerksite heb gevonden: "cloud computing gaat over de mogelijkheid om computerbronnen te gebruiken zonder ze te bezitten".*

De aanbieders van deze dienst bieden bedrijven de mogelijkheid om

hun gegevens te hosten op machines die zich overal ter wereld bevinden. Veel bedrijven zijn aangetrokken en leveranciers hebben permanent een voorraad aan machines die direct klaar staan voor gebruik.

Er zijn twee grote nadelen met betrekking tot de veiligheid en vertrouwelijkheid van gegevens die in de cloud worden gehost.

. De eerste, in het artikel besproken, is dat bedrijven de bescherming van hun meest gevoelige gegevens uitbesteden aan externe aanbieders. In het geval van piraterij zijn het altijd de bedrijven die gestraft worden, niet hun leveranciers.

. Het tweede nadeel, dat minder vaak wordt besproken, vloeit voort uit de goedkeuring van de Cloud Act in maart 2018 door het Amerikaanse parlement. De Cloud Act vereist dat dienstverleners in de Verenigde Staten de gegevens produceren die zij in hun bezit hebben, of de gegevens zich nu fysiek in de Verenigde Staten bevinden of buiten de Verenigde Staten worden gehost.

Sommige Europese bedrijven, die bang zijn voor industriële spionage, hebben gekozen voor Europese leveranciers of hebben er zelfs de voorkeur aan gegeven om hun gegevens in hun eigen machines te bewaren.

> Thomas Cook verklaart failliet: 22.000 banen bedreigd, 600.000 toeristen moeten worden repatrieerd.

(bron L'avenir net) 23 september - De Britse touroperator **Thomas Cook staakt zijn activiteiten met onmiddellijke ingang....** Alle vlieg- en vakantieboekingen zijn geannuleerd. (...)

Thomas Cook's late gesprekken met zijn schuldeisers en de Chinese aandeelhouder Fosun hebben niet geleid tot de redding van 's werelds oudste onafhankelijke touroperator. (...)

Thomas Cook's baas zei dat het faillissement van de groep "een diepe spijt" veroorzaakte en verontschuldigde zich bij de "miljoenen klanten en duizenden werknemers" van het bedrijf, PA rapporten.

Dit faillissement houdt voor 22.000 van de werknemers van de groep, waarvan 9.000 in het Verenigd Koninkrijk, een risico van banenverlies in. De Britse autoriteiten zullen ook onmiddellijk de repatriëring van 150.000 Britse toeristen moeten organiseren. Maar in totaal zullen 600.000 toeristen moeten worden repatrieerd, de

grootste operatie voor burgers sinds de Tweede Wereldoorlog. De sterk verschuldigde **touperator heeft de laatste jaren zijn horizon zien verduisteren door de hevige concurrentie van goedkope reiswebsites en de terughoudendheid van toeristen die zich met name zorgen maken over Brexit**. Hij had voor de eerste helft van het jaar een enorm verlies van 1,5 miljard pond aangekondigd, met een omzet van ongeveer 10 miljard pond. Het lot ervan werd in een paar dagen beslist: vorige week vroegen de schuldeisers om 200 miljoen pond (227 miljoen euro) extra financiering te vinden, zodat een reddingsplan dat al voor 900 miljoen pond werd aanvaard en dat geleid werd door de Chinese Fosun, de grootste aandeelhouder, kon worden gevalideerd. De marathondiscussies vonden het hele weekend plaats, maar het mocht niet baten.

Mijn opmerking: De Thomas Cook Group exploiteert vier luchtvaartmaatschappijen: Thomas Cook Airlines (34 vliegtuigen), Thomas Cook Scandinavië (13 vliegtuigen), Thomas Cook Balearics (6 vliegtuigen) en Condor (53 vliegtuigen). Condor kondigde aan dat zij haar activiteiten voortzet nadat zij een lening van de Duitse regering had aangevraagd om een liquiditeitscrisis te voorkomen.

Het faillissement van Thomas Cook zal gevolgen hebben voor haar medewerkers, klanten en leveranciers. Daaronder bevinden zich ook vliegtuigverhuurbedrijven. Met uitzondering van vijf vliegtuigen worden alle Airbus en Boeing geleased met zo'n 40 verhuurbedrijven en investeringsfondsen.

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 23 september had de raadpleging 769.000 handtekeningen opgeleverd, of 16,30% 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 23 september 9.206 euro. Het is met 0,35% gestegen.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,66 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald van 4 naar 64 dollar. Het is terug naar de gemiddelde prijs van de afgelopen maanden, na vorige week sterk gestegen te zijn na de aanslagen op olie-installaties in Saoedi-Arabië.

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 vertegenwoordigt de werknemersaandeelhouders PS en PNC.

U kunt mij vinden op mijn twitter account [@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](#). 10185 mensen ontvangen deze persreview live