



## I Brief van de Directeur Air France-KLM

**François Robardet** Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 732, 2 december 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....*

#### > **Air France-KLM's intrede in de hoofdstad van Virgin Atlantic kan mislukken...**

(bron La Tribune) 29 november 2017 aangekondigd in het kader van een uitgebreid plan van commerciële en kapitaalallianties met verschillende bands, waarbij ook het Amerikaanse bedrijf Delta betrokken is, wordt de verwerving van een belang van 31% van de Franse groep in Virgin Atlantic ter discussie gesteld. (...) **Air France-KLM wilde desgevraagd geen commentaar geven.**

Ter herinnering, Virgin Atlantic is voor 51% eigendom van Virgin Group (eigendom van de Britse miljardair Richard Branson) en voor 49% van Delta. **De overeenkomst, die in de zomer van 2017 werd ondertekend, geeft Air France-KLM de mogelijkheid om 31% van het aandelenkapitaal van Virgin Atlantic te kopen van de Virgin Atlantic groep voor 220 miljoen pond (258 miljoen euro).** (...)

Vandaag de dag, toen

alles op schema leek te liggen en **de handelsovereenkomst op de trans-Atlantische route tussen Air France-KLM, Delta en Virgin Atlantic het groene licht van de Amerikaanse autoriteiten kreeg**, zou de toetreding van Air France-KLM tot de hoofdstad van Virgin Atlantic kunnen mislukken. Volgens bevestigende bronnen heeft het

Virgin-concern de wens te kennen gegeven de operatie niet langer uit te voeren, omdat de commerciële samenwerking op de trans-Atlantische as voldoende was. Deze verandering in positie werd door Delta aan Air France-KLM gemeld. Volgens sommige bronnen zou de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, die Air France-KLM jarenlang had aangespoord om deze operatie met Virgin te doen, vandaag de dag vreemd genoeg in harmonie zijn met Richard Branson.

**De bal is in handen van Air France-KLM.** Contractueel kan de Franse groep een belang verwerven in Virgin Atlantic. (...) Het probleem is eenvoudig: ofwel gaat Air France-KLM tot het einde van een operatie die haar enige kapitaalintensieve operatie is sinds meer dan tien jaar. Ofwel geeft zij het op (met behoud van het commerciële partnerschap) en geeft zij er de voorkeur aan het geld te gebruiken voor andere externe groeiprojecten of eenvoudigweg voor de financiering van vliegtuigen. (...) De Raad van Bestuur heeft echter nog geen advies uitgebracht. (...)

*Mijn opmerking: de enige informatie die tot nu toe is bevestigd, is dat Air France-KLM de 31% van Virgin Atlantic nog niet heeft gekocht zoals oorspronkelijk gepland.*

### > Fiji Airways vertrouwt het onderhoud van haar A350's toe aan AFI KLM E&M.

(bron Air & Cosmos) 27 november - Fiji Airways **heeft** zich aangesloten bij de Airbus A350-gemeenschap van exploitanten met toegang tot de speciale apparatuuroplossingen van AFI KLM E&M. De luchtvaartmaatschappij Fiji Airways heeft gekozen voor een **langdurige samenwerking en zal profiteren van diensten op het gebied van reparatie van apparatuur, logistiek en toegang tot reserveonderdelen (via de Main Base Kit en de onderdelenpool).**

Met de ondertekening van deze overeenkomst wordt de werkrelatie van AFI KLM E&M met Fiji Airways, die in 2013 van start is gegaan voor de A330-vloot van het bedrijf, uitgebreid. Tegelijkertijd versterkt de Airline-MRO-groep haar leidende positie op de markt in de Stille Oceaan en heeft zij zich gevestigd als partner voor de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen in de regio.

**De kern van het regionale netwerk van AFI KLM E&M is de Singapore-hub van AFI KLM E&M, met onder meer een onderdelenpool en de reparatiewerkplaats Singapore Component Solutions.** Met bijna 170 ondersteunde vliegtuigen op alle continenten is AFI KLM E&M nu een belangrijke speler op de A350 markt voor

apparatuurondersteuning.

### > **Dubai Airshow 2019 : De activiteit gewijd aan Airbus-diensten wordt versterkt in het Midden-Oosten.**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 21 november - Naast de vele door Airbus ondertekende contracten voor commerciële vliegtuigen **was de Dubai Airshow ook een showcase voor het dienstenaanbod van de Europese vliegtuigbouwer** in de regio.

Rémi Maillard, **directeur van Airbus Services, benadrukte het belang van deze activiteit voor de Europese vliegtuigbouwer, aangezien de gehele markt bijna zal verdubbelen om in de komende 20 jaar tot 4900 miljard dollar te genereren** als we de diensten met betrekking tot de beschikbaarheid van vliegtuigen combineren (contracten per uur, ORR, reserveonderdelen, preventief onderhoud).....), operaties tijdens de vlucht (opleiding van piloten, vluchtplanning, documentatie...), evenals de ervaring van de passagiers (retrofit cabine, gekoppelde cabine....). **We bevinden ons dan in dezelfde orde van grootte als de nieuwe markt voor de verkoop van commerciële vliegtuigen in de komende twee decennia** (tegen catalogusprijzen). Alleen al in het Midden-Oosten vertegenwoordigen de diensten een potentieel van 515 miljard dollar voor de komende 20 jaar. (...)

**De Airbus Services Director keerde ook terug naar het Skywise-platform, dat nu meer dan 90 klanten heeft voor meer dan 10.000 vliegtuigen die geleidelijk zullen worden aangesloten.** Bedrijven in de regio die hebben gekozen voor het digitale platform van Airbus zijn onder andere Saudia, Flynas, Emiratens, Jazeera, Etihad, Oman Air, Gulfair en Air Arabia. Rémi Maillard had er opnieuw het volste vertrouwen in dat de doelstelling van 100 luchtvaartmaatschappijen tegen het einde van het jaar zou worden bereikt. (...)

***Mijn opmerking: De afgelopen jaren zijn fabrikanten (Boeing en Airbus) en fabrikanten van apparatuur (met name motorfabrikanten) op zoek geweest naar groeimogelijkheden.***

*Deze spelers hebben zich tot twee markten gewend: onderhoud en data.*

*Ze concurreren rechtstreeks met historische spelers zoals AFI KLM E&M of Lufthansa Technik.*

### > **Lufthansa: Qatar Airways als toekomstige partner?**

(bron Boursier com) 2 december - Naar een volledige revisie van het Europese luchtruim? De **meest recente verklaringen van de CEO van**

**Qatar Airways hadden het effect van een kleine bom op de sector op maandagochtend toen de CEO aangaf dat hij overwoog om een aandeel in Lufthansa te nemen.** "Als de mogelijkheid om in Lufthansa te investeren zich voordeed, zouden we het onderzoeken," vertelde Akbar al Baker aan het Duitse agentschap DPA. Qatar Airways zou de Duitse luchtvaartmaatschappij in eerste instantie kunnen voorstellen om een partnerschap aan te gaan. "Duitsland is voor ons een belangrijk land, of het nu voor het luchtvervoer of voor de ontwikkeling van het toerisme is", benadrukte de leider, verwijzend naar een mogelijke code-sharing-overeenkomst of commerciële samenwerking.

Eenvoudige aankondiging effect of echte Qatari zal, elke toetreding van de Golfmaatschappij in het kapitaal van de Duitse luchtvaartmaatschappij zou leiden tot aanzienlijke veranderingen binnen de grote wereldwijde allianties. Qatar Airways, een **lid van Oneworld op dezelfde wijze als British Airways of American Airlines**, heeft aangegeven dat dit lidmaatschap een belemmering zou kunnen vormen voor elk partnerschap met Lufthansa, dat deel uitmaakt van de Star Alliance (United Airlines, Air Canada). **De in Doha gevestigde luchtvaartmaatschappij heeft echter vaak aangegeven dat zij de alliantie mogelijk moet verlaten wegens een gebrek aan goede verstandhouding met haar andere partners. Om beter binnen te komen in Star Alliance?**

***Mijn opmerking:** Qatar Airways is sinds 2013 lid van de Oneworld-alliantie, naast de maatschappijen van de IAG-groep, waarin het 20% van de aandelen bezit, American Airlines, Cathay Pacific, Japan Airlines ....en LATAM.*

*Naar verwachting zal ze in oktober 2020 bij Skyteam komen werken.*

### **> De overname van Alitalia zit nog steeds in een impasse**

(bron: Le Journal de l'Aviation met AFP) 29 november - **De overname van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij Alitalia, die in moeilijkheden verkeert, is in een impasse geraakt** na maanden van mislukte onderhandelingen met potentiële kopers, waardoor de vakbonden zich ernstige zorgen maken, terwijl de Italiaanse regering nog steeds geen besluit heeft genomen over de te kiezen oplossing. "Op dit **moment is er geen marktoplossing**", aldus Stefano Patuanelli, minister van Economische Ontwikkeling, deze week meerdere malen. "We moeten begrijpen hoe we een marktoplossing (een of meer particuliere kopers) kunnen creëren of hoe we kunnen handelen om een mogelijkheid te vinden die verenigbaar is met de financiële middelen

waarover Alitalia momenteel beschikt, "om een andere oplossing te vinden", voegde hij eraan toe, waardoor de weg wordt vrijgemaakt voor een rechtstreekse betrokkenheid van de Italiaanse staat bij de redding. "We denken na over de volgende stappen die we kunnen nemen. Op dit moment **hebben we geconstateerd (....) dat er geen consortium meer is dat een definitief overnamebod kan uitbrengen,**" voegde hij eraan toe. (...) Volgens de berekeningen van AGI was het "beste" jaar van Alitalia in het laatste decennium 2011 met een verlies van "slechts" 69 miljoen euro, een cijfer dat het jaar daarop steeg tot 280 miljoen euro en in 2014 580 miljoen bereikte. (...)

"Met het geld dat in Alitalia is verspild, had de Italiaanse staat zes luchtvaartmaatschappijen kunnen kopen, namelijk Air France, KLM, Turkish Airlines, Fly Norwegian, Finnair en SAS," zegt de ADUC consumentenvereniging. (...)

***Mijn opmerking: In de afgelopen vijftien jaar hebben verschillende herstructureringen Alitalia in staat gesteld haar kosten aanzienlijk te verlagen. Desondanks is het Italiaanse bedrijf er nooit in geslaagd om weer winstgevend te worden.***

*De belangrijkste moeilijkheden zijn bekend: een te zwakke aanwezigheid op de binnenlandse markt en een dubbele hub (Milaan voor zakenreizigers en Rome voor vakantiegangers) die onvoldoende inkomsten oplevert.*

## > Lufthansa verkoopt haar cateringactiviteiten in Europa

(bron L'Écho) 26 november - **In april kondigde Lufthansa de "gehele of gedeeltelijke" verkoop aan van LSG**, haar dochteronderneming die actief is in de catering. Een **activiteit die in een concurrerende markt met lage marges te maken moet krijgen**. Vroeger op het jaar, zei Lufthansa CEO Carsten Spohr dat de cateringbusiness van de luchtvaartmaatschappij te lijden had onder het grote aantal locaties dat het diende, de hoge personeelskosten en de blootstelling aan wisselkoersen. (...)

"De verkoop maakt deel uit van de nieuwe strategie van de Lufthansa Groep om zich te concentreren op haar luchtvervoersactiviteiten": "

Na een eindeloos veilingproces

zijn er volgens bronnen die dicht bij de zaak staan

nog twee potentiële kopers aan de gang: het cateringbedrijf van de luchtvaartmaatschappij Gategroup en zijn Oostenrijkse concurrent Do & Co. En **het aanbod van Gategroup overtreft dat van Do & Co.**

**Gategroup, een voormalige Swissair-dochteronderneming onder de merknaam Gategourmet, is eigendom van het Singaporese staatsfonds Temasek en de Aziatische investeringsmaatschappij RRJ Capital, die het bedrijf in verschillende fasen heeft overgenomen van het Chinese conglomeraat HNA. Met 43.000 medewerkers en een omzet van 4,9 miljard Zwitserse frank (4,5 miljard euro) in 2018 is het de wereldleider in de sector.**

*Mijn opmerking: Gategroup heeft ook de controle over Servair. Eind 2016 verwierf het 49,99% van het kapitaal van de dochteronderneming van de groep Air France-KLM.*

### > Hong Kong Airlines vertraagt de betaling van de lonen door verminderd rijgedrag

(bron AFP) 29 november - **Hong Kong Airlines heeft vrijdag aangekondigd dat de** betaling van de salarissen aan een deel van haar personeel zal worden uitgesteld, omdat **haar activiteiten "zwaar getroffen"** worden door de politieke crisis in de voormalige Britse kolonie.

**Bijna zes maanden van demonstraties hebben een zware klap toegebracht aan het toeristenverkeer in Hongkong** en veel bedrijven die de megalopolis bedienen, hebben het moeilijk. (...)

Sinds het begin van de protestbeweging in juni is het aantal aankomsten in de voormalige Britse kolonie gehalveerd.

Deze daling van het aantal toeristen heeft ernstige gevolgen voor de economie van Hongkong, die al getroffen is door de handelsoorlog die dit boek Washington en Peking heeft gevoerd. Hongkong is in het derde kwartaal in een recessie terechtgekomen.

**Cathay Pacific wordt ook getroffen door de daling van het** passagiersverkeer, hoewel het door Peking is bekritiseerd voor de deelname van een deel van zijn personeel aan de pro-democratische beweging.

**Singapore Airlines, China Eastern en Virgin Australia hebben allemaal het aantal vluchten naar Hongkong verminderd.**

### > Waarom Boeing in de crisis is gezonken

(bron: Le Journal du Dimanche) 1 december - (...) Het laatste grote luchtvaartevenement van 2019 zou de temperatuur van Boeing, geschokt door de grootste industriële crash in zijn geschiedenis, moeten doen stijgen. (...)

**In Dubai konden de Amerikaanse vertegenwoordigers alleen maar bevestigen dat ze zich steeds meer schamen voor een crisis die**

naar verwachting ten minste tot de eerste helft van 2020 zal duren. Als tegen die tijd niets hun plannen weer zal dwarsbomen. (...)

In september **werden de Amerikaanse orders voor 2019 nog steeds geblokkeerd bij 170 vliegtuigen**, waarvan 56 in vrachtformaat. **Dit is vijf keer minder dan vorig jaar** toen de verkoop steeg tot 893 stuks, waaronder 665 137 Max modellen. (...)

Net als de Airbus A380 **is het zeer grote vliegtuig in zijn gamma, de 777, niet meer zo populair**. Dit wantrouwen werd verder bevestigd door de wens van Emiraten om de bestellingen van 777 naar 787 om te zetten, die gemakkelijker uit te voeren zijn. De Amerikaan gelooft echter nog steeds in zijn superjumbo. De drie versies van de nieuwe 777 zullen begin 2020 hun certificeringsvluchten uitvoeren en de eerste leveringen worden in 2021 verwacht. (...)

**Met de 737 Max**, (...) nog maar zes maanden geleden, wilde Boeing zijn productie verhogen. Het is nu zijn prioriteit om het te verminderen. Want waar moeten de apparaten die de assemblagelijnen verlaten worden opgeslagen? Ze staan momenteel geparkeerd op drie locaties in de Verenigde Staten, die al verzadigd zijn.

**Hun terugkeer naar de dienst zal een industriële puzzel worden**. Als de nieuwe certificering eenmaal aan Amerikaanse zijde en vervolgens in andere landen is behaald, zullen de problemen voor Boeing nog niet voorbij zijn. Alle Max Slaapzalen zullen moeten worden gerepatrieerd naar Seattle en "gewekt" worden, ten koste van talrijke tests. De piloten van elk bedrijf zal moeten terugkeren naar de opleiding, a priori op een simulator, maar waarom niet in reële omstandigheden. "Elk bedrijf zal beslissen wat het wil doen", zegt de vliegtuigbouwer. (...)

De avatars van de Max hebben het vertrouwen van de passagiers in de vliegtuigbouwers, maar ook in de certificeringsinstanties geschokt. (...)  
De Europeanen hoeven het Amerikaanse standpunt niet meer te volgen. (...)

**Na te hebben gewezen op het falen van de boordsoftware**, onvoldoende opleiding van de piloten, problemen met het ontwerp van de structuur van het vliegtuig zelf (met name zware motoren), **wordt nu een ernstiger defect in het besturingssysteem van het vliegtuig gemeld**. Het tweede ongevalsverslag, dat van Ethiopian Airlines, dat voor het einde van het jaar wordt verwacht, kan een antwoord bieden.

***Mijn opmerking: Boeing brengt al meer dan een jaar wijzigingen aan in***



de B737 Max.

*Luchtvaartklanten worden ongeduldig en vragen zich af: waarom duurt het zo lang? Zijn er andere wijzigingen dan die met betrekking tot het MCAS-systeem, dat verantwoordelijk is voor de twee dodelijke ongevallen van de B737 Max?*

## > Orly runway 3 terug in dienst op maandag na grote verbouwwerken

(bron Le Figaro met AFP) 2 december - **Startbaan 3 op de luchthaven Orly, die** gedurende meer dan vier maanden gesloten was om te worden afgebroken en herbouwd, **werd maandag weer in gebruik genomen**, kondigde de luchthavenbeheerder, Groupe ADP, aan. **In 18 weken van het werk, meer dan 6.000 vluchten zijn gewijzigd** (verplaatst of geannuleerd), de groep zei in een verklaring. Baan 3 op Orly, de zuidelijke luchthaven van Parijs, werd in 1947 gebouwd en in 1959 verlengd tot een lengte van 3.320 meter.

**Het westelijke tweederde deel van de baan werd volledig gedeconstrueerd en herbouwd vanwege structurele problemen, terwijl het resterende derde deel van de baan** werd herbeladen met asfalt.

Uit milieuoogpunt heeft een recyclinginstallatie, specifiek gelegen op de landingsbanen van de luchthaven, het mogelijk gemaakt om 200.000 ton materiaal van de voormalige landingsbaan 3 te hergebruiken, aldus Groupe ADP.

Dankzij deze recyclage kon de circulatie van 13.000 opleggers worden vermeden: 6.500 voor de evacuatie naar een stortplaats en hetzelfde aantal voor het vervoer van materialen naar de site, volgens dezelfde bron.

**Vanwege de natuurlijke magnetische afwijking van het noorden heeft baan 3 of baan 08-26 zijn naam veranderd in baan 07/25.** Deze nummers, die bij de landing vaak aan de rand van de baan worden gezien, geven de oriëntatie van de baan ten opzichte van het magnetische noorden aan.

## > De groei van het luchtverkeer een halt toeroepen: wat als het allemaal in Beauvais zou beginnen?

(bron: Libération Par Un collectif) 25 november - In de afgelopen twee decennia is de **luchthaven van Beauvais-Tillé, het knooppunt van de goedkope luchtvaartmaatschappij Ryanair, de "derde luchthaven in Parijs" geworden.** (...)



Begin 2019 heeft de luchthavenexploitant een ontwerpdecreet ingediend bij het Ministerie van Ecologische en Solidariteitstransitie om het verkeer tegen 2022 te verhogen van 4 naar 6 miljoen passagiers per jaar door uitzonderingen op de avondklok toe te staan. (...)

**Reeds in 2008 en opnieuw in 2017 heeft de regionale rekenkamer gewezen op de onterechte voorkeursregeling die Ryanair geniet: de luchthavenexploitant, die weliswaar optreedt als delegatie van de openbare dienst, kent het Ierse bedrijf gratis gronddiensten toe en vergoedt de in theorie door het bedrijf gedragen milieubelastingen: in de periode 2008-2014 werd 78 miljoen euro betaald, in volledige veronachtzaming van het beginsel "de vervuiler betaalt".**

**Het bedrijfsmodel van Ryanair is net als elders gebaseerd op een massale toevoer van overheidsgeld, die het bedrijf garandeert door te zwaaien met het rode doek van verhuizingen en banenverlies. (...)**

Wereldwijd zal de toename van het verkeer van 4 naar 6 miljoen passagiers rampzalige gevolgen hebben voor het klimaat: het zal een emissieoverschot van ongeveer 225.000 ton equivalent - CO<sub>2</sub> per jaar - genereren, ook al zou er een ongekennde collectieve inspanning nodig zijn om onze emissies in twee decennia tijd met een factor vier terug te dringen en de opwarming van de aarde tot 2°C te beperken.

Deze extra emissies zijn des te onaanvaardbaarder omdat het luchtvervoer, ook al is het goedkoop, een bevoorrechte minderheid blijft.

Onder deze omstandigheden **is het**

steunen van de wijziging van de avondklok en het **blijven voldoen aan de eisen van Ryanair** - een van de tien grootste Europese CO<sub>2</sub> - uitstoters - een **echte dwaasheid: op lokaal niveau voor de bewoners en voor de overheidsfinanciën, op mondiaal niveau voor het klimaat.** (...)

***Mijn opmerking:** Net als elders in Beauvais is de positie van de gekozen vertegenwoordigers altijd delicaat geweest. Moeten de luchtvaartmaatschappijen gesubsidieerd worden en zo het scheppen van werkgelegenheid bevorderen ten koste van het comfort van de omwonenden?*

*Jarenlang was het antwoord "ja".*

*Maar de strijd tegen de opwarming van de aarde heeft de situatie veranderd. Het lijkt nu inconsequent om te proberen de planeet te behouden en tegelijkertijd goedkope luchtvaartmaatschappijen te subsidiëren.*

## *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](http://referendum.interieur.gouv.fr)

Op 18 november, toen de helft van de ondertekeningstermijn verstreken was, had de raadpleging 1.001.000 handtekeningen opgeleverd, of 21,22% van de vereiste handtekeningen.

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

**Het aandeel van Air France-KLM bedraagt 10,44 euro aan het einde van maandag 2 december. Het is gedaald met -1,28%, na een verslechtering van de opinie van Crédit Suisse.**

**De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,07 euro, een stijging na de bekendmaking van de resultaten over het derde kwartaal en de eerste negen maanden van het jaar.**

**Het vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald van 1 naar 61 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...**

**AA Air France-KLM-directeur 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](#). 10235 mensen ontvangen deze persrecensie live