

Een beetje zoetigheid.....



I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

N°748, 23 maart 2020

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 hier](#) 

Redactioneel

Zoals de meeste lezers van Air France-KLM zal ik vanaf aanstaande maandag gedeeltelijk actief zijn (na de vakantiedagen die ik de laatste twee weken heb gepland). Ik zal deze brief natuurlijk blijven publiceren.

Of het nu met mijn voorganger, Christian Magne, of met mij is, het wordt sinds november 2005 zonder uitzondering elke week gepubliceerd. Als je het soms niet hebt ontvangen, kan dat alleen maar te wijten zijn aan een transmissie- of spamprobleem. Dit is de gelegenheid voor mij om u eraan te herinneren dat u deze brieven kunt vinden op mijn blog [navigatie.com](#)

Tijdens deze dreigende crisis heb ik er een punt van gemaakt om u te voorzien van brieven die veel langer zijn dan normaal. Een manier voor mij om je door deze periode van opsluiting heen te helpen.

Laten we sterk zijn en onthouden dat we de regels die ons worden voorgeschreven moeten respecteren. Het virus heeft geen geur, geen kleur, maakt geen geluid. Het is onze individuele verantwoordelijkheid om de verspreiding ervan tegen te gaan.

En dank aan iedereen die zich inzet om ons dagelijks leven gemakkelijker te maken en die voor onze patiënten zorgt.

Persoverzicht van maandag

> Een beetje zachtheid.....

(Auteur onbekend) 20 maart - **Het was maart 2020.**

De straten waren leeg, de winkels waren gesloten, mensen konden niet naar buiten.

Maar de lente wist het niet en de bloemen begonnen te bloeien, de zon scheen, de vogels zongen, de zwaluwen zouden spoedig arriveren, de lucht was blauw, de ochtend kwam eerder.

Het was maart 2020.

Jongeren moesten online studeren en thuis een baan vinden, mensen konden niet meer winkelen of hun haar laten doen. Binnenkort zou er geen plaats meer zijn in ziekenhuizen en werden de mensen steeds zieker.

Maar de lente wist niet, de tijd om naar de tuin te gaan kwam, het gras werd groen.

Het was maart 2020.

Mensen werden opgesloten om grootouders, gezinnen en kinderen te beschermen. Geen familiereünies of feestelijke maaltijden meer. De angst was echt geworden en de dagen waren hetzelfde.

Maar de lente wist het niet. Appelbomen, kersenbomen en andere bloeiden, er groeiden bladeren.

Mensen begonnen te lezen, te spelen met hun familie, een taal te leren. Ze zongen op het balkon en nodigden de burens uit om hetzelfde te doen. Ze leerden om ondersteunend te zijn en zich te richten op andere waarden.

De mensen beseften het belang van gezondheid, het lijden van deze wereld die was gestopt, de economie die was gekelderd.

Maar de lente wist het niet. De bloemen hadden plaatsgemaakt voor fruit, de vogels hadden hun nestjes gemaakt, de zwaluwen waren aangekomen.

Toen de dag van de bevrijding kwam, leerden de mensen het op TV

kennen. Het virus was verdwenen, mensen gingen de straat op, zingend, huilend, hun burens kussend, zonder maskers of handschoenen.

En toen kwam de zomer, want de lente wist het niet. Het bleef er ondanks alles, ondanks het virus, de angst en de dood. Omdat de lente het niet wist, leerde het mensen de kracht van het leven.

Alles komt goed, blij thuis, bescherm jezelf, en je zult genieten van het leven.

Lach, droom en blij verliefd...

> **Air France-KLM: mobilisatie voor repatriëring**

(bron: CercleFinance) 19 maart - **Air France zei dat het nauw samenwerkt met de Franse autoriteiten om "de behoeften aan repatriëring van Franse en Europese onderdanen vast te stellen en zo snel mogelijk aanvullende vervoersoplossingen tegen specifieke tarieven in te voeren"**.

Dit betreft met name Portugal, Noord-Afrika, Senegal, Madagaskar, Tahiti, Argentinië, Cuba, Costa Rica, Mexico, Peru, de Dominicaanse Republiek, Jordanië, Thailand, de Maldiven en Vietnam. Zo **zijn er** sinds de aankondiging van de beperkingen voor Marokko **al meer dan 100 vluchten door Air France en Transavia ingesteld** om de terugkeer te garanderen", aldus de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij.

> **Vrijwel alle klanten reisorganisaties komend weekend terug (Pratiquement tous les clients des agences de voyage reviennent ce week-end)**

(bron ANP vertaald met DeepL) 20 maart - Verschillende Nederlandse reisorganisaties zijn bezig om alle Nederlandse toeristen die in het buitenland verblijven terug te brengen naar Nederland. (...)

De luchtvaartmaatschappij **Transavia [Nederland] voert een groot deel van de repatriëringsvluchten uit**. Vluchten komen op vrijdag en zaterdag van Faro naar Portugal, Spanje en Marokko. Transavia heeft tot en met woensdag al 5.500 toeristen verwelkomd en tot en met zaterdag zijn er zo'n duizend extra reizigers. **De KLM vliegt ook veel om toeristen en andere geïnteresseerden die een ambassade hebben bezocht en terug willen keren naar Nederland, op te halen**. Het gaat hierbij vooral om locaties buiten Europa. Vanaf volgende week zal het aantal intercontinentale vluchten van de KLM snel worden afgebouwd. (...)

Mijn commentaar: Alle luchtvaartmaatschappijen van de Air France-

KLM Groep zijn gemobiliseerd om de Fransen en Nederlanders te repatriëren. Er zijn speciale vluchten gepland.

Veel dank aan het grondpersoneel en het vliegend personeel die zich vrijwillig hebben aangemeld. Voor sommigen van hen was het een gelegenheid om nog een laatste keer te vliegen met vliegtuigen waarvan de crisis ongetwijfeld de terugtrekking uit de vloot zal bespoedigen: de B747's van de KLM, de A380's en de A340's van Air France.

> **De 45.000 werknemers van Air France op het gebied van werktijdverkorting**

(bron Le Parisien) 22 maart - **De foto zal ongetwijfeld de geschiedenisboeken illustreren. Stelt u zich voor dat bijna alle 224 vliegtuigen van de vloot van Air France aan de grond staan,** geparkeerd op de Parijse luchthavens, in afwachting van het einde van de coronavirus-epidemie.

Vanaf deze maandag zal de Franse luchtvaartmaatschappij slechts 10% van haar vluchten uitvoeren. De schuld van de opsluiting die sinds dit weekend bijna een miljard mensen in 35 landen van de wereld bezighoudt en zich beperkt tot een handvol bestemmingen die nog steeds met het vliegtuig bereikbaar zijn. Een ramp voor de luchtvaartmaatschappijen.

Voor de 45.000 werknemers van Air France zal dit ertoe leiden dat zij vanaf maandag voor een periode van maximaal zes maanden in "partiële activiteit" worden geplaatst. Dit is een radicale maatregel, die voor het eerst op deze schaal wordt toegepast voor een grote groep, maar die gevolgen zou moeten hebben voor anderen, met name in de automobielindustrie.

Air France's managementplannen om 20% van de werknemers te laten werken. Met andere woorden, één dag op vijf. Maar **in ruil daarvoor ontvangen ze ten minste 84% van hun nettoloon.** "We hadden meer gewild, [noot van de redacteur: volgens verschillende vakbonden]. **Bij KLM ontvangen zij 100% van hun salaris.** Maar gezien de economische situatie hebben we geen keus. Op

vrijdag 20 maart hebben de meeste vakbonden in de verschillende SER's (Sociaal en Economisch Comité) voor de door het management bepleite maatregelen

gestemd: "Alleen de CGT en SUD hebben zich van stemming onthouden, en de SPAF (nota van de redactie: de tweede pilotenbond na de SNPL) heeft tegengestemd", legt de vakbondsman uit. Maar we hebben een aantal bedenkingen geuit. We hebben met name gevraagd om steun voor de laagste lonen. Er wordt met het management

nagedacht over de oprichting van een extra steunfonds.

"Gedurende het hele weekend werden de nieuwe schema's geüpdatet en naar de medewerkers gestuurd. "De **overgrote meerderheid zal een periode van inactiviteit van 80% hebben, maar dit kan in de loop van de tijd en volgens de sector veranderen**", legt Air France uit. Zo zouden de salarisadministratie, het onderhoud, de callcenters en de mensen die rechtstreeks betrokken zijn bij de crisiseenheid - de tijd die nodig is om de repatriëring van de Fransen te beheren - in ieder geval in eerste instantie hun deeltijdarbeidsduur licht moeten zien afnemen.

De 13.000 gastvrouwen en stewards en de 4.000 piloten zullen ook in deeltijd worden ingezet, maar met andere regelingen. Hun beroepen vallen namelijk onder het vervoerswetboek en niet onder het arbeidswetboek, en arbeidstijdverkortung valt daar niet onder. Totdat het Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (DGAC) deze leemte opvult, krijgen zij het "gegarandeerde minimumloon" uitbetaald. Dat is het loon dat we krijgen als we niet vliegen, zonder het extra loon", zegt een chieft purser met meer dan 20 jaar anciënniteit. Voor mij betekent het 20% tot 25% minder loon. Dat is ongeveer 1.000 euro per maand. In ieder geval hebben we geen keus. Zolang ik mijn baan houd, is dat het belangrijkste. »

***Mijn opmerking:** voor het grondpersoneel van Air France is de financiële situatie duidelijk. In periodes waarin zij niet werken, krijgen zij een vergoeding tussen 85 en 90% van hun netto-inkomsten.*

De situatie is anders voor zeevarenden, aangezien hun netto-inkomen elke maand varieert afhankelijk van hun activiteit, een situatie die uniek is in Frankrijk.

Voor hen wordt een oplossing ontwikkeld, zodat ze niet meer worden gestraft dan hun collega's ter plaatse.

> KLM houdt enorm aan schrappen duizenden banen, bonden verbaasd (KLM blijft duizenden banen schrappen, vakbonden zijn verbijsterd)

(bron Volkskrant, vertaald met Deepl) 20 maart - (...) **KLM bevestigt aan de Volkskrant dat zij het aantal FTE's nog steeds wil terugbrengen van 1500 naar 2000.** Dat klopt," zegt een woordvoerder. Het **gaat hier om werknemers die met pensioen gaan of elders een baan vinden, maar ook om "uitzendkrachten en niet-verlengde tijdelijke contracten".** (...) De houding van de luchtvaartmaatschappij komt als een verrassing voor

de vakbonden, die eind vorige week met KLM een akkoord hebben bereikt over de door het bedrijf gevraagde arbeidstijdverkorting. **De KLM maakt gebruik van een nieuwe regeling die het kabinet in het leven heeft geroepen om de economie door de Coronaviruscrisis heen te trekken. Bedrijven ontvangen 90% van het salaris van werknemers die niets te maken hebben met het coronavirus.**

Het programma was expliciet "ook gericht op flexibele werknemers of mensen met een 0-urencontract", zei minister van Sociale Zaken Wouter Koolmees dinsdag. In een volgende brief aan de Tweede Kamer vroeg het kabinet aan bedrijven om "werknemers zoveel mogelijk aan het werk te houden voor de gewerkte uren". (...)

Waar het volgens de vakbonden om gaat, is dat dit de meest kwetsbare werknemers zijn. (...) Hun uitzendbureaus kunnen ook gebruik maken van het Koolmees-programma en hen tijdens de crisis blijven betalen, maar wat als ze zich ook niet verantwoordelijk voelen? (...)

Een woordvoerder van minister Koolmees zegt dat hij niet in staat is om commentaar te geven op specifieke bedrijven. In het algemeen bevestigt ze dat de oproep aan bedrijven is om alle werknemers te behouden. Flexibele werknemers moeten ook hun rekeningen betalen.

In een andere reactie **gaf KLM aan dat zij zoveel mogelijk medewerkers zou behouden en dat er gesprekken met de vakbonden zouden volgen.** Het bedrijf vroeg om begrip voor de "enorme afname van het werk" en voorspelde dat het na de crisis enige tijd zou duren voordat de vluchten gewoon door zouden gaan. **Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn om uitzendkrachten in dienst te nemen als er geen werk voor hen is.**

***Mijn opmerking:** Zowel in Nederland als in Frankrijk krijgen werknemers een arbeidsovereenkomst voor bepaalde of onbepaalde tijd aangeboden of via een uitzendbureau.*

Nederland heeft net als Groot-Brittannië een nuluurcontract. Het stelt een werkgever in staat om de werknemer een volledig flexibele arbeidsovereenkomst aan te bieden, voor bepaalde of onbepaalde tijd. De werkgever doet wekelijks een beroep op de werknemer volgens zijn of haar behoeften. (Opmerking: 70% van de piloten van Ryanair heeft een nuluurcontract).

Deze werknemers met een nuluurcontract zijn de eersten die door de crisis worden getroffen. Maar zij zijn niet de enigen.

Zowel bij Air France als bij KLM zijn de contracten met onderaannemers over het algemeen opgeschort. Duizenden werknemers worden door deze maatregelen getroffen.

> **De dochterondernemingen van Air France, Transavia en Hop!, bereiden zich voor om hun vluchten op te schorten.**

(bron AFP) 18 maart - Air France-KLM's low-cost dochtermaatschappij **Transavia France en haar regionale dochter Hop! bereiden zich voor om alle vluchten in de komende dagen op te schorten** vanwege de coronavirus epidemie, zo werd de groep woensdag verteld. (...)

Het bedrijf neemt momenteel deel aan de repatriëring van Franse burgers die in het buitenland zijn gestrand, terwijl veel landen (Senegal, Marokko, Algerije, Turkije...) de luchtverbindingen met Europa hebben opgeschort.

Sinds zaterdag heeft Transavia 70 vluchten gemaakt om 13.200 passagiers uit Marokko en Tunesië te repatriëren, aldus de woordvoerder. (...)

Wat betreft Hop! (69 vliegtuigen), de regionale dochteronderneming van Air France, "de activiteiten zullen tijdelijk worden opgeschort tegen het weekend", vertelde een woordvoerder van Air France aan AFP. (...)

Deze besluiten maken deel uit van de op maandag door Air France-KLM aangekondigde vermindering van het vluchtschema. De Frans-Nederlandse groep is van plan zijn activiteiten in de komende twee maanden met 70% tot 90% te verminderen.

De activiteit van Air France wordt deze week geleidelijk teruggebracht om "vanaf maandag 10% van het stoelenaanbod" te bereiken, volgens een woordvoerder, die zei dat het totale aanbod van de groep Air France-KLM tegen die datum dus tussen 10 en 30% zal liggen, zoals gepland.

***Mijn commentaar:** Hop! en Transavia gaan al hun vluchten stoppen. Voor zowel Air France als KLM kan het aanbod onder de 10% komen als de gezondheidssituatie niet verbetert.*

> **Transavia vliegt nog anderhalve week langer niet (Transavia Pays-Bas prolonge la suspension de ses vols)**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met Deepl) 20 maart - **Transavia Nederland heeft besloten de schorsingstermijn voor alle vluchten te verlengen met anderhalve week (...) tot 15 april.** (...)

Het is helemaal niet zeker dat het vanaf 15 april weer mogelijk zal zijn om te vliegen. "Transavia zal elke week beslissen of een

verlenging van deze periode nodig is. Onze passagiers worden per e-mail en op de website geïnformeerd en ontvangen een waardebon die gelijk is aan de waarde van hun reis".

> **Air France-KLM: Frankrijk en Nederland op dezelfde route**

(bron Le Figaro) 19 maart - De **minister van Economie, Bruno Le Maire, was woensdag zeer duidelijk. Hij zal geen beslissing nemen "zonder nauw overleg" met Nederland over de Air France-KLM groep.** Deze verduidelijking was nodig, omdat de betrekkingen tussen de twee landen, die bijna gelijke aandeelhouders zijn in de groep (iets meer dan 14%), gespannen zijn. Frankrijk bekritiseert Nederland als aandeelhouder van zowel de groep Air France-KLM als van haar dochtermaatschappij KLM, wat aan Franse zijde niet het geval is. Het is ook belangrijk, voor zover de Franse regering niet heeft uitgesloten dat zij een aandeel in het kapitaal van de groep heeft genomen om deze van vers geld te voorzien en te beschermen tegen een mogelijk roofdier, ook al is de waarde ervan op de beurs sinds het begin van de Covid-19-epidemie gedaald.

Bruno Le Maire sprak woensdag met zijn Nederlandse tegenhanger, Wopke Hoekstra. "We hebben een uitstekende politieke en economische samenwerking met Nederland," zei de Franse minister. Air France-KLM is een partnerschap dat werkt en we willen een zeer nauwe samenwerking - en dat is het ook - tussen de twee regeringen".

Bovendien **zullen de twee landen niet te veel zijn om de groep te helpen de ergste crisis in haar geschiedenis het hoofd te bieden.**

Met deze epidemie is Air France-KLM bezig haar aanbod met 70 tot 90% te verminderen. Aan de Air France kant wordt het vanaf maandag met 90% gereduceerd. (...)

***Mijn opmerking:** Dat spreekt voor zich, maar het gaat beter als ik het zeg. Als Air France-KLM een geldinjectie via een kapitaalverhoging nodig zou hebben, zou dit alleen kunnen gebeuren in volledige transparantie tussen de belangrijkste aandeelhouders: de Franse staat, de Nederlandse staat, evenals China Eastern en Delta Airlines.*

> **Luchtvracht onder druk in het licht van de gezondheids crisis**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 20 maart - In een tijd waarin de grenzen sluiten en landen zich op zichzelf keren, vormt de luchtvracht een van de laatste openingen naar de wereld en de garantie voor een minimum aan continuïteit in het handelsverkeer. **De luchtvrachtsector is**

momenteel bijzonder druk bezig, ook al is een groot deel van de capaciteit verdwenen omdat de ruimen van de passagiersvliegtuigen niet meer beschikbaar zijn. Bedrijven organiseren zich daarom en er komen steeds meer telefoontjes binnen om hun activiteiten te vergemakkelijken. (...)

Carsten Spohr, **de voorzitter van Lufthansa, herinnerde ons daar in** zijn toespraak van 19 maart **aan:** "de vraag naar lading neemt elke dag toe en de vliegtuigen zijn volgeboekt. "Hij legde uit dat 50% van de vrachtvervoerscapaciteit van de groep wordt vertegenwoordigd door de vloot van vrachtvliegtuigen (...), de andere helft van de capaciteit bestaat uit de 350 vliegtuigbunkers. "Het zou niet realistisch zijn om ze allemaal te vliegen om de capaciteit te behouden, maar **we zijn bereid om een deel van onze A330-, A350- en 747-8-vloot, die een capaciteit van 40 tot 60 ton heeft, te gebruiken om de toeleveringsketens van de luchtbrug te ondersteunen als dat nodig is.**" » . (...)

Anderen hebben de sprong al gewaagd. Dit is het geval voor Qantas, dat bepaalde passagiersvliegtuigen gebruikt voor de ondersteuning van zijn volledige vrachtvloot, Korean Air en Cathay Pacific. Zelfs American Airlines bereidt zich voor. American Airlines is van plan om 777-300ER's te gebruiken voor het vervoer van vracht tussen de Verenigde Staten en Europa. De eerste vlucht is gepland voor 20 maart van Dallas naar Frankfurt - de eerste vrachtvlucht die zij heeft gemaakt sinds zij haar laatste 747 vrachtschip in 1984 heeft teruggetrokken.

Deze druk op de capaciteit komt na een moeilijk jaar voor de luchtvracht, gekenmerkt door een daling van de vraag met 3,3% en een stijging van de capaciteit met 2,1%. (...)

***Mijn opmerking:** terwijl het passagiersvervoer vrijwel stilstaat, kan hetzelfde niet gezegd worden van het vrachtvervoer.*

Om aan de vraag te voldoen, overwegen de meeste luchtvaartmaatschappijen om naast vrachtvliegtuigen ook "passagiersvliegtuigen" te gebruiken.

> Delta verwacht dat de omzet met 10 miljard dollar zal dalen.

(bron AFP) 20 maart - **Delta Airlines waarschuwde vrijdag dat de coronaviruspandemie in het tweede kwartaal een omzetsdaling van 10 miljard dollar zou veroorzaken,** waardoor de werknemers nog steeds aarzelen om het bedrijf te verlaten. (...)

"Het is duidelijk dat gezien de schade die het virus heeft veroorzaakt aan de economie in het algemeen, het **herstel van de vraag (in het**

luchtvervoer) lang zal duren, zelfs nadat het virus is ingedamd," zei Delta.

Het onlangs gelanceerde vrijwillige vertrekplan van de luchtvaartmaatschappij, dat 50 miljoen dollar per dag verbrandt, heeft tot nu toe al 13.000 vertrekkers geregistreerd, oftewel meer dan 14% van het personeelsbestand, zegt Delta. (...)

Delta, die volgens haar jaarverslag op 31 december 91.000 mensen in dienst had, heeft in overleg met de andere luchtvaartmaatschappijen verzocht om overheidssteun om te overleven. Deze hulp bedraagt 50 miljard dollar, maar de gekozen leden van het Congres willen hun steun afhankelijk maken. Met name wordt erop aangedrongen dat de luchtvaartmaatschappijen afzien van programma's voor de terugkoop van aandelen, die het mogelijk maken de aandeelhouders te vergoeden door de koers van het aandeel kunstmatig te verhogen.

De heer Bastian zei vrijdag dat Delta al heeft besloten haar aandeleninkoopprogramma's op te schorten en dat de raad van bestuur ook heeft gestemd voor het opschorten van toekomstige dividendbetalingen.

Hij heeft echter niet geaarzeld om druk uit te oefenen op de autoriteiten door aan te kondigen dat Delta gebruik zal maken van de doorlopende kredietlijn van 3 miljard dollar die haar door de banken is toegekend. Het bedrijf heeft slechts een nieuwe kredietfaciliteit van 2,6 miljard dollar kunnen verkrijgen. Met

andere woorden, **de tijd dringt, want zodra Delta de 5,6 miljard dollar heeft gebruikt, zal het geld waarschijnlijk opraken. (...)**

Mijn commentaar: Vanaf 31 december 2019 had Delta Airlines \$3,73 miljard aan contant geld en geldequivalenten, plus \$5,6 miljard aan bankkrediet.

In termen van inkomsten in 2019 heeft Delta Airlines iets minder liquide middelen dan de Air France-KLM groep (20% vs. 26%).

> **Inkoop van aandelen: het smeulende financiële schandaal in de Verenigde Staten**

(bron Kapitaal) 20 maart - Terwijl ze tientallen miljarden dollars claimen voor hun redding, worden de grote luchtvaartmaatschappijen ervan beschuldigd hun cashflow te hebben opgebrand door hun eigen aandelen terug te kopen. De "terugkoop", een controversieel instrument dat de prijzen kunstmatig ondersteunt.

De luchtvaartindustrie maakt haar grootste crisis sinds 9/11 door, die aan de grond is gezet door de coronavirusepidemie. Zonder massale

overheidssteun zullen bijna alle luchtvaartmaatschappijen binnen een handvol weken failliet zijn. **American Airlines, United Airlines en Delta Airlines hebben geschat dat de industrie \$25 miljard aan subsidies en \$25 miljard aan leningen en belastingvoordelen nodig heeft om te overleven.** Ze vragen ook om belastingverlichting tot ten minste eind 2021, wat tientallen miljarden dollars zou kunnen bedragen. Vanaf dat moment **zijn er in de gelederen van de Amerikaanse parlementariërs stemmen te horen die wijzen op het onverantwoordelijke gedrag van de directeurs van deze bedrijven. De vier grootste bedrijven (Delta, American, Southwest en United) hebben samen 39 miljard dollar uitgegeven om hun eigen aandelen terug te kopen in de afgelopen vijf jaar**, volgens S&P Dow Jones Indices, een Amerikaans bedrijf dat financiële gegevens verstrekt. **Deze transacties werden gedaan uit hun cashflow, die vandaag de dag sterk te wensen overlaat.**

"We hebben het Congres verteld dat elke financiering voor de luchtvaartindustrie aan strenge regels moet worden onderworpen," zei Sara Nelson, voorzitter van de Vereniging van Flight Attendants, een vereniging van stewardessen. "Er zal geen overheidsgeld zijn voor CEO-bonussen, aandeleninkoop of dividenden," zei ze. "Als er zoveel overheidsgeld wordt opgehaald, dan zou dat ook een verbod moeten inhouden om opnieuw aandelen in te kopen", tweet de Democratische Vertegenwoordiger Alexandria Ocasio-Cortez.

Wat is het nut van het terugkopen van eigen aandelen?

Bedrijven gebruiken hun geld om hun aandelen terug te kopen om verschillende redenen. Het wordt gebruikt om aandelen te "verbranden", waardoor de winst per aandeel van de resterende aandelen mechanisch toeneemt. Dit kan bijvoorbeeld nuttig zijn in het geval van een onderneming die veel nieuwe aandelen uitgeeft ter compensatie van haar bestuurders. Het terugkopen van aandelen kan dan de verwatering van het kapitaal van andere aandeelhouders beperken. Meestal ondersteunt deze tool de koers van het aandeel. Tot zover het concept, maar het kan leiden tot afwijkingen.

"De controversie rond aandeleninkoop neemt toe", zegt Nicolas Chéron, hoofd marktonderzoek voor broker Binck. **"Bedrijven hebben er de voorkeur aan gegeven hun aandeelhouders te bedanken door de prijzen van hun eigen aandelen te ondersteunen in plaats van hun financiën te saneren of een grote kaspositie te creëren. Als gevolg daarvan, hard geraakt door de Covid-19 crisis, zijn ze absoluut niet in staat het hoofd te bieden en vragen ze de staat om hulp"**, voegt hij eraan toe. "De aandeleninkoop is een kunstmatige steun geweest voor Wall Street", zegt Sacha Pouget, associate director van het

strategieadviesbureau KB Advisors. "Bedrijven die gebruik hebben gemaakt van deze regeling zouden moeten worden verboden om het te gebruiken als er één cent overheidsgeld aan wordt besteed". (...)

Mijn commentaar: De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben op het schandaal geanticipeerd: ze hebben zich er al toe verbonden hun aandelen niet meer terug te kopen.

Zal het genoeg zijn om het Congres te overtuigen om hen de hulp te geven waar ze om vragen?

> **Lufthansa verwacht de vluchten niet te hervatten voor nog eens drie maanden**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 19 maart - De conferentie die Lufthansa organiseert om de jaarresultaten voor 2019 voor te stellen, is volledig verstoord door de huidige gebeurtenissen en is veranderd in een "crisisconferentie over het coronavirus" in de woorden van Carsten Spohr, de CEO van de groep. En het minste wat gezegd kan worden is dat de vooruitzichten voor 2020 niet goed zijn: "De afgelopen dagen wil niemand meer vliegen. De afgelopen dagen heeft niemand meer mogen vliegen", zegt hij. **Carsten Spohr kondigde een verdere vermindering van het vluchtschema aan vanaf volgende week en zei dat de toekomst van het luchtverkeer erg somber zou zijn als de regeringen de luchtvaartmaatschappijen niet zouden komen redden.** Maar hij blijft optimistisch dat de Lufthansa Groep tot de best toegeruste behoort om deze crisis te doorstaan.

Na de stilstand van Brussels Airlines en Austrian Airlines zal er verder worden bezuinigd op de activiteiten. Vanaf 25 maart wordt 95% van de vluchten opgeschort en krijgen 700 van de 763 vliegtuigen van de groep een vliegverbod. (...)

"[...] We zullen het langer volhouden dan anderen", zegt Carsten Spohr. Het hoofd van **Lufthansa** wijst erop dat de groep over **een goede liquiditeit beschikt (4,3 miljard euro) en over kredietlijnen ten belope van 800 miljoen euro.** Bovendien bezit zij 86% van haar vloot, en bijna 90% van deze vliegtuigen zijn nog niet als onderpand voor krediet toegezegd, wat neerkomt op een boekwaarde van 10 miljard euro. Zij is dus in staat om leningen te verkrijgen - maar zij is niet in staat om haar vloot te verkopen.

Bovendien zal het feit dat de vloot niet meer vliegt, de kosten met 60% doen dalen (bijvoorbeeld door de brandstofkosten te elimineren). "Dat zal niet genoeg zijn. "De groep zal dus werken aan een vermindering van de vaste en halfvaste kosten met een derde (8 miljard euro in 2019). Dit houdt in dat bepaalde investeringen "drastisch worden

verminderd" - er werd verwacht dat ze in 2020 meer dan 3 miljard dollar zouden bedragen, er wordt onderhandeld met Airbus en Boeing -, de beëindiging van natte leasecontracten, sociale maatregelen (huurstop, afschaffing van overwerk, onbetaald verlof, deeltijdwerk), de opschorting van alle opleidingen en MRO-activiteiten die geen verband houden met veiligheid, marketingkosten (.....)

"Op dit moment hebben we drie scenario's, één gebaseerd op een vluchtschema van 5% tot 10% over drie maanden, een ander over zes maanden, en de laatste over twaalf maanden. Ik zou erg blij zijn als we deze zomer konden vliegen, maar we kunnen geen normaal vluchtschema verwachten, het zal een speciaal schema zijn omdat we moeten reserveren. "Carsten Spohr maakt zich ook zorgen over het gezicht van het luchtvervoer na de crisis, met name de vraag van passagiers en bedrijven met een hoge bijdrage. "De vragen die we stellen zijn: wat zal de structuur van de sector zijn na de crisis, wat zal de structuur en de omvang van de Lufthansa-groep zijn en wat zal de rol van de Europese luchtvaart zijn in een wereld die ingrijpend zal zijn veranderd? »

***Mijn commentaar:** Dit artikel bevat een aantal interessante vergelijkende elementen, die ons misschien geruststellen over de nabije toekomst van de Air France-KLM-groep:*

. Lufthansa heeft investeringen gepland van 2,8 miljard euro in 2020, Air France-KLM 4 miljard euro (gemiddeld voor de komende 5 jaar). Het zal voor Air France-KLM gemakkelijker zijn om haar investeringen te verminderen

. Lufthansa beschikt over 5,1 miljard euro in contanten, minder dan Air France-KLM die 6 miljard euro heeft.

Voor de goede orde, de Air France-KLM Groep communiceerde op 13 maart 2020:

"Vorige week heeft de Air France-KLM Groep een doorlopende kredietlijn getrokken voor een totaal bedrag van 1,1 miljard euro en KLM heeft een doorlopende kredietlijn getrokken voor een totaal bedrag van 665 miljoen euro. 665 miljoen. De Groep en zijn dochterondernemingen hadden dus meer dan 6 miljard euro aan liquiditeit op 12 maart".

> Ryanair schorst al zijn vluchten

(bron Business Travel) 19 maart - Het bedrijf kondigde aan dat het uiteindelijk al zijn vluchten zal opschorten vanaf 24 maart (...)

Ryanair heeft zojuist op zijn website aangegeven dat het al zijn

activiteiten vanaf 24 maart zal opschorten. Dit is een ongekennde maatregel in vreedestijd.

Op de website staat: "In de afgelopen dagen heeft de ontwikkeling van het virus de Europese regeringen ertoe aangezet grote reisbeperkingen op te leggen die een negatieve invloed hebben gehad op Ryanair en hebben geleid tot talrijke annuleringen...Van 18 maart op 24H tot 24 maart op 24H zullen de vluchten met 80% worden verminderd en vanaf 24 maart op 24H zullen de meeste vliegtuigen aan de grond worden gehouden". (...)

> **De Italiaanse staat neemt de controle over de luchtvaartmaatschappij Alitalia over.**

(bron Le Monde) 18 maart - Dit is de eerste beslissing van deze aard, en waarschijnlijk slechts het begin van een lange lijst van nationalisaties, al dan niet tijdelijk, geleid door de urgentie geboren uit de noodzaak om te reageren op de uitdaging van het coronavirus. In de nacht van maandag 16 op dinsdag 17 maart **heeft de Italiaanse regering zich bereid verklaard om de komende dagen over te gaan tot de nationalisering van de nationale luchtvaartmaatschappij Alitalia, die al jaren in grote moeilijkheden verkeert.**

Voorlopig blijven de voorwaarden voor overheidsinterventie zeer onduidelijk. "De staat voorziet in de oprichting van een nieuwe onderneming die volledig wordt gecontroleerd door het ministerie van Economie, of die wordt gecontroleerd door een onderneming met een meerderheidsparticipatie van de overheid, zelfs indirect", aldus het decreet, ondertekend door de president van de Republiek, Sergio Mattarella. Met andere woorden: **de contouren van de operatie zijn niet bekend, maar het is essentieel om een nationale luchtmacht te blijven hebben, die** als een strategische troef wordt beschouwd op een moment dat het land de laatste dagen geleidelijk aan is afgesneden van de rest van de wereld, nu de grenzen zijn gesloten. Met dit in gedachten heeft **de Italiaanse staat, naast** het feit dat hij 4 000 werknemers met werktijdverkorting heeft belast, **naar verluidt 600 miljoen euro uitgetrokken voor de luchtvaartsector - waarvan Alitalia het grootste deel voor zijn rekening neemt** - voor "natuurrampen". Het cijfer, dat onofficieel werd vrijgegeven, is niet bevestigd noch ontkend. **De Europese Commissie, waarvan de mededingingsdiensten in februari een tweede onderzoek hadden ingesteld naar aanleiding van het vermoeden van onrechtmatige steun, na een lening van 400 miljoen euro die de Italiaanse staat eind 2019 had verstrekt (het eerste onderzoek, dat betrekking had op een andere lening van 900 miljoen euro, dateert van 2018), erkende dat er, gezien de situatie,**

geen reden was om zich tegen de maatregel te verzetten. "Net als anderen is en blijft Alitalia sterk beïnvloed door de situatie", zei een woordvoerder van de Commissie dinsdag, met het argument dat de Verdragen "de staten toestaan om steun te verlenen ter compensatie van schade die is veroorzaakt door uitzonderlijke omstandigheden". Onder trusteeship geplaatst De luchtvaartmaatschappij, waarvan de meeste vliegtuigen aan de grond zijn gehouden door de sluiting of beperking van internationale vliegeroutes, wordt dus gered. **Voor het begin van de gezondheids crisis leken de dagen ervan echter geteld.** In vergelijking met de reuzen van de sector, die gebukt gaan onder hoge exploitatiekosten en een aanzienlijke schuldenlast en die te maken hebben met de concurrentie van de grote goedkope luchtvaartmaatschappijen, heeft Alitalia in 2018 22 miljoen passagiers vervoerd, tegenover 142 miljoen voor het Ierse Ryanair en 180 miljoen voor het Duitse Lufthansa en het Amerikaanse Delta Airlines. (...) **In de nabije toekomst, en onverwacht, is het voortbestaan van de Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij verzekerd.** Zal de staat de middelen hebben om de kosten van deze (her)overname voor lange tijd te betalen, terwijl de toch al precaire situatie onvermijdelijk zal verslechteren als gevolg van de gevolgen van de pandemie? Niets is minder zeker en verschillende oppositieleiders hebben hun bezorgdheid geuit over de langetermijneffecten van dit besluit. **Voorlopig heeft de Italiaanse regering niet de luxe om in jaren te denken, terwijl de situatie ons dwingt om in termen van het dagelijks leven te denken.**

***Mijn commentaar:** Jaar na jaar wordt de verdwijning van Alitalia als onvermijdelijk aangekondigd. Toch is de Italiaanse luchtvaartmaatschappij er nog steeds.*

Er moet een prijs worden betaald om het koste wat het kost in stand te houden: 900 miljoen in 2018, 400 miljoen in 2019, 600 miljoen in 2020. En niet te vergeten de bedragen die door KLM, vervolgens door Air France-KLM en vervolgens door Etihad Airways zijn geïnvesteerd.

> **Noorwegen brengt een frisse wind door de luchtvaartsector**

(bron AFP) 20 maart - **Noorwegen** gaat een frisse wind laten waaien door zijn luchtvaartsector die verzwakt is door de Covid-19-pandemie, door te beloven 6 miljard kronen (502 miljoen euro) aan garanties te verstrekken aan de bedrijven.

Na een compromis tussen de centrumrechtse regering en de oppositie **biedt**

het Noordse land 3 miljard kronen (251 miljoen euro) **aan garanties**

aan de goedkope luchtvaartmaatschappij Norwegian Air Shuttle en 1,5 miljard kronen (125 miljoen euro) elk aan de gevestigde luchtvaartmaatschappij SAS en regionale luchtvaartmaatschappijen zoals Widerøe.

In detail zal de staat 90% van de garanties overnemen, de resterende 10% zal worden verstrekt door derde banken, financiële instellingen of commerciële actoren. (...)

Zijn baas Jacob Schram (...) had gewaarschuwd dat het voortbestaan van het goedkope bedrijf, dat zich onder een kolossale schuldenlast bevond, een kwestie van "enkele weken" was vanwege een gebrek aan nieuwe liquiditeiten en had gevraagd om staatssteun.

Als reactie op de crisis kondigde het bedrijf de annulering van 85% van zijn vluchten en de gedeeltelijke werkloosheid van 7.300 werknemers aan. (...)

De Noorse regering had vorige week al een tijdelijke opschorting van de passagiersheffing en de luchthavenbelasting aangekondigd, maatregelen die door de maatschappijen als ontoereikend worden beschouwd.

Op dinsdag hebben ook de buurlanden Zweden en Denemarken SAS te hulp geschoten door zich ertoe te verbinden meer dan 275 miljoen euro in de vorm van staatsgaranties te verstrekken. (...)

***Mijn commentaar:** Sommigen geloven dat de Covid-19-crisis een zegen is voor luchtvaartmaatschappijen die al in moeilijkheden waren voordat het virus aankwam. Dit moet worden gekwalificeerd; in de meeste gevallen neemt de overheidssteun de vorm aan van financiële garanties, niet van contante betalingen.*

Het is aan de luchtvaartmaatschappijen om deze bedragen terug te betalen, met rente, zodra de crisis voorbij is.

> India overweegt een reddingspakket van 1,6 miljard dollar voor de luchtvaartsector na de coronaviruscrisis

(Reuters bron, vertaald met Deepl) 18 maart - **India plant een reddingspakket van 1,6 miljard dollar voor de luchtvaartsector**, dat is ondermijnd nadat de uitbraak van het coronavirus landen dwong hun grenzen te sluiten en het reizen door de lucht bijna onmogelijk maakte, vertelden twee overheidsbronnen Reuters.

Het ministerie van Financiën overweegt een voorstel om de meeste belastingen die op de sector worden geheven tijdelijk op te schorten, met inbegrip van een uitstel van de belasting op vliegtuigbrandstof, vertelden de bronnen, die kennis uit de eerste hand hebben van de

kwestie, Reuters. (...)

De Indiase eenheid van CAPA, een wereldwijde luchtvaartadviesbureau, zei dat ongeacht de belastingvoordelen en de steun die de overheid zou kunnen bieden, de meeste luchtvaartmaatschappijen hun activiteiten zullen moeten terugschroeven en de meest kwetsbare maatschappijen zouden kunnen sluiten. (...)

> Ethiopian Airlines verloor 190 miljoen dollar in twee maanden...

(bron Le Journal de l'Aviation) 23 maart - Beslist geen enkele luchtvaartmaatschappij ontsnapt aan de verwoestende gevolgen van de coronaviruspandemie (Covid-19) die de wereldeconomie en het luchtvervoer dag na dag gevaarlijk verzwakt, zelfs **Ethiopian Airlines, de grootste luchtvaartmaatschappij van Afrika**, niet.

In een exclusief interview met de lokale krant The Reporter, zei de CEO van Ethiopian Airlines, Tewelde Gebremariam, dat de luchtvaartmaatschappij in **februari en maart \$190 miljoen aan inkomsten verloor door** verstoringen van vluchten naar verschillende bestemmingen en een verminderde vraag als gevolg van grensbepalingen die door staten werden opgelegd om de verspreiding van het coronavirus in te dammen.

Voorafgaand aan de pandemie bediende Ethiopian Airlines ongeveer 100 bestemmingen in Afrika, Europa, Noord- en Zuid-Amerika en Azië. Het is een van de grootste luchtvaartmaatschappijen ter wereld wat betreft het aantal landen dat wordt bediend. Echter, na het opschorten van vluchten naar 20 landen, heeft de luchtvaartmaatschappij zojuist de volledige stopzetting van de diensten aan 30 andere landen aangekondigd. Dit is op grond van een besluit van de Ethiopische premier Abiy Ahmed.

Tot nu toe, herinnert Tewelde Gebremariam zich, had het bedrijf al twintig langeafstandsvliegtuigen aan de grond gehouden en zijn activiteiten met 25 tot 30% verminderd. **Nu wordt verwacht dat bijna de helft van de vloot van 108 vliegtuigen aan de grond wordt gehouden** en het tekort zal de komende twee tot drie maanden toenemen. In overeenstemming met het ingevoerde kostenbesparingsprogramma overweegt zij een tijdelijke vermindering van het aantal contractarbeiders en een vermindering van het aantal uitbestede diensten als de situatie aanhoudt, in plaats van het aantal ontslagen. Ethiopian Airlines heeft bijna 14.000 vaste en 3.000 contractmedewerkers.

Zoals het bedrijf echter sinds het begin van de crisis heeft gedaan, zal het vluchten naar China blijven uitvoeren. Zij zal haar

vrachtcapaciteit verder mobiliseren als onderdeel van haar deelname aan de wereldwijde inspanning om kits en medische benodigdheden naar de vier hoeken van de wereld te vervoeren. Daartoe zal de luchtvaartmaatschappij profiteren van een veelzijdig steunprogramma in China, het epicentrum van de pandemie. **"China steunt niet alleen zijn eigen luchtvaartmaatschappijen, maar ook buitenlandse maatschappijen, met name Ethiopian Airlines,** die het land bedient [...]. Zowel in natura als in contanten," vertelde Tewelde Gebremariam aan The Reporter. (...)

Mijn commentaar: Er is een verklaring voor het succes van Ethiopian Airlines. De grootste Afrikaanse luchtvaartmaatschappij vervoert vracht van China naar Europa en de Verenigde Staten.

Volgens een artikel in Les Echos op 17 januari 2019:

"Naast de lage lonen is het vooral de afwezigheid van douanebarrières die de investeerders bevalt. Kleding die in Ethiopië wordt gemaakt, kan de Amerikaanse markt overspoelen zonder dat er ook maar één dollar aan invoerrechten wordt geheven. Deze "Agoa"-overeenkomst werd precies twintig jaar geleden gesloten door Bill Clinton om een veertigtal Afrikaanse landen te helpen. En, wonderbaarlijk genoeg, heeft Donald Trump het niet in twijfel getrokken, althans voorlopig niet. Verkocht in de Verenigde Staten is een kledingstuk "made in Ethiopia" dus 27% goedkoper dan wanneer het uit Vietnam of Bangladesh zou worden geïmporteerd. Met Europa is een soortgelijke overeenkomst gesloten. Zo hebben China en India van Ethiopië hun Trojaanse paard gemaakt: in plaats van de export uit eigen land, gebruiken ze Afrika om het Westen te overspoelen met hun goederen, vrij van belastingen. (...)

Maar niets van dit alles wordt eigenlijk in Ethiopië geproduceerd: hangers en etiketten worden geïmporteerd uit India, stoffen uit China en Hongkong. Bij gebrek aan industriële ervaring zet het Afrikaanse land alles gewoon bij elkaar. Het is de nieuwste en zwakste schakel in deze globalisering. Financieel is het een echt buitenkansje: deze kleine textiele handjes behoren tot de minst betaalde ter wereld. Ze verdienen \$50 per maand, vijf keer minder dan Chinese vrouwen en de helft van de Vietnamese vrouwen."

> **Coronavirus geeft aanleiding tot bezorgdheid voor de Afrikaanse burgerluchtvaart**

(bron Le Journal de l'Aviation) 16 maart - Geen enkele regio ter wereld is immuun voor covid-19, waarvan de verspreiding nu is uitgeroepen tot

pandemie. Sinds bijna drie maanden is het wereldwijde luchtvervoer aan het krimpen. **Terwijl Afrika tot nu toe gespaard leek te blijven, begint de luchtvaartsector de gevolgen ervan te voelen.** Op 16 maart had het continent 360 gevallen van besmetting (waaronder zeven doden) geregistreerd in 25 landen. (...)

In de afgelopen dagen heeft de zorgwekkende verspreiding van het coronavirus veel Afrikaanse landen gedwongen tot drastischer maatregelen.

Zo heeft **Marokko**, dat 28 gevallen van besmetting en één sterfgeval heeft geregistreerd, **zojuist alle internationale vluchten opgeschort, met uitzondering van de vrachtluchten.** Een soortgelijke beslissing is genomen door Djibouti, een natie in de Hoorn van Afrika die tot nu toe geen gevallen van besmetting heeft geregistreerd. Andere Noord-Afrikaanse landen, zoals Tunesië, hebben hun luchthavens gesloten voor passagiers die aankomen uit of op doorreis waren vanuit landen die als "hoog risico" zijn geclassificeerd.

Ghana van zijn kant verbiedt nu op zijn grondgebied alle passagiers (behalve Ghanezen) die afkomstig zijn uit (of op doorreis zijn) "een land dat meer dan 200 gevallen van coronavirusinfecties heeft geregistreerd". Gisteren **volgde Zuid-Afrika met de** aankondiging van de opschorting van visa voor "vreemdelingen uit risicolanden als Italië, Iran, Zuid-Korea, Spanje, Duitsland, de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk en China". » **Over het geheel genomen nemen alle Afrikaanse landen beperkende maatregelen om de zorgwekkende verspreiding van het virus in te dammen.** (...)

In deze ongekende situatie proberen de Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen en zelfs de luchthavens de financiële afvloeiing zo goed mogelijk in te dammen. Als gevolg van noodmaatregelen hebben we de afgelopen weken een bevrozing van de werving gezien, gedwongen vertrek (zonder bonus), vermindering van de capaciteit op de binnenlandse markten en een stopzetting van de aankopen, buiten de operationele behoeften om. Aan de zijlijn van de recente top van Avia Afrika **op 4 maart** in Addis Abeba **heeft** de International Air Transport Association (**IATA**) **aangegeven dat de Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen naar verwachting gezamenlijk ongeveer 400 miljoen dollar omzet zullen verliezen als gevolg van wat tot nu toe een epidemie is geweest. Maar gezien de omvang van de spreiding in de afgelopen weken verwacht de instelling nu grotere verliezen.** (...)

> Onverwacht vertrek van politieke ster duwt Boeing in crisis

(bron AFP) 20 maart - Boeing kondigde donderdag het verrassende ontslag aan van de raad van bestuur van Nikki Haley, voormalig ambassadeur van Donald Trump bij de Verenigde Naties, die zich verzette tegen het verzoek van het bedrijf om een openbare reddingsoperatie voor de aanpak van de coronaviruspandemie die de burgerluchtvaart vernietigt. (...)

Het komt op een scharniermoment voor de vliegtuigfabrikant, die geconfronteerd wordt met twee crisissen.

Eenzijds zit **Boeing nog steeds** vast in de **moeilijkheden van de 737 MAX**, die na twee bijna-ongevallen waarbij 346 mensen omkwamen, al meer dan een jaar aan de grond zit. **De rekening heeft al meer dan 18 miljard dollar opgeleverd en** zou nog hoger moeten oplopen, vanwege de klachten van de families van de slachtoffers en de onzekerheden rond de terugkeer van de MAX-dienst.

De coronaviruspandemie heeft een tweede front geopend. De luchtvaartmaatschappijen, die de transatlantische vluchten hebben moeten onderbreken, hebben alle vliegtuigleveringen opgeschort en de orders voor nieuwe vliegtuigen uitgesteld.

Boeing, die de productie in haar fabrieken nog steeds niet heeft stilgelegd, boekt geen echte inkomsten meer.

De groep heeft zich tot de federale overheid gewend en gevraagd om een reddingsplan van minstens 60 miljard dollar. (...)

De mogelijke redding van Boeing met belastinggeld is een controversieel onderwerp in de Verenigde Staten, waar veel deskundigen geloven dat de keuzes van de groep het bedrijf in de huidige situatie hebben gestort.

Een reddingsoperatie zou dus moeten worden uitgevoerd op de voorwaarden van de federale regering, waarbij sommigen zelfs een toetreding tot de hoofdstad van deze laatste suggereren. (...)

Mijn commentaar: De pandemie komt op het slechtst mogelijke moment voor de Amerikaanse fabrikant.

Het zou in ieder geval verrassend zijn als de regering van D. Trump Boeing in de steek zou laten. In het ergste geval zou Boeing in hoofdstuk 11 faillissementsbescherming kunnen worden opgenomen.

In de Verenigde Staten stelt deze procedure een onderneming in staat te herstructureren zonder dat zij haar schulden hoeft te betalen. In de loop van het decennium 2000 hebben de meeste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen van deze bepaling gebruik gemaakt om zichzelf opnieuw te lanceren en te concurreren met de Europese

> **Airbus in de strijd om een lange crisis het hoofd te bieden**

(bron Les Echos) 23 maart - **Doorgaan met produceren, zelfs in slow motion, met behoud van de cashflow in het licht van het inkomstenverlies: dit is het beleid dat Airbus voert om de** coronaviruscrisis te doorstaan. De Europese vliegtuigfabrikant, die vorige week vier dagen lang de activiteiten op zijn industrieterreinen in Frankrijk en Spanje had opgeschort, hervatte de productie zoals gepland op maandagochtend, na de tenuitvoerlegging van de veiligheidsmaatregelen voor de gezondheid. En dit ondanks het verzet van verschillende vakbonden, die vragen om een langdurige stillegging van de lijnen en de opsluiting van Airbus-werknemers.

Geen enkele site is gesloten, maar de productie zal slechts zeer geleidelijk aan weer normaal worden", zei de voorzitter van de Airbus, Guillaume Faury, tijdens een persconferentiegesprek. We moeten leren om in deze omstandigheden te werken en tegelijkertijd de veiligheid van onze medewerkers te waarborgen en we hebben in dit stadium geen andere doelstelling".

"We moeten niet één, maar twee crises het hoofd bieden, een gezondheidscrisis en de andere economische," vervolgde de Airbus-baas. Wat het gezondheidsaspect betreft, kondigde hij de aankoop van twee miljoen maskers in China aan, waarvan een deel zal worden verdeeld onder de "companions" van Airbus en de rest aan de regeringen zal worden gegeven. "We profiteren ook van de ervaring die is opgedaan in China, waar geen enkele Airbus-medewerker is geïnfecteerd en waar de productie geleidelijk aan weer normaal is geworden", voegde hij eraan toe.

Op economisch vlak heeft de groep financiële maatregelen aangekondigd om de onderneming in staat te stellen haar activiteiten voort te zetten zonder het risico van een kastekort bij afnemende kasstromen. Veel luchtvaartmaatschappijen, waarvan de activiteit bijna tot nul is gedaald, zijn gestopt met het betalen van voorschotten voor hun orders en zijn met Airbus en Boeing in gesprek gegaan om een aantal van deze orders uit te stellen of zelfs te annuleren.

De Europese fabrikant heeft daarom 15 miljard euro aan kredietlijnen verzekerd, naast een bestaande kredietlijn van 3 miljard euro. Ook heeft zij afgezien van de uitkering van 1,4 miljard aan dividenden over het boekjaar 2019 en heeft zij de bijdrage van het pensioenfonds van ongeveer een miljard euro opgeschort. "We verminderen de uitgaven en investeringen waar mogelijk," voegde Faury eraan toe. **De Airbus-baas acht het**

echter **"in dit stadium" niet nodig om directe staatssteun te zoeken, in tegenstelling tot zijn rivaal Boeing**, die 60 miljard dollar aan steun vraagt voor zichzelf en zijn onderaannemers. "We vragen in dit stadium niet om directe hulp, maar we vragen wel om sterke steun voor ons ecosysteem, in de eerste plaats van de luchtvaartmaatschappijen, maar ook van de keten van onderaannemers", aldus de leider.

In totaal zou Airbus tussen de besparingsmaatregelen en de extra kredieten ongeveer 30 miljard euro in contanten hebben gegenereerd. Dat is het equivalent van 9 maanden exploitatiekosten voor Airbus Commercial Aircraft, volgens de investeringsbank Citi, die het zelfs mogelijk acht de veerkracht van de groep uit te breiden tot 27 maanden. Als de toekomst van Airbus op korte termijn **echter** verzekerd is, **blijven de gevolgen van deze ongekende crisis op middellange en lange termijn een vraagteken**, ook voor Guillaume Faury. "In eerdere crises was het herstel snel, maar deze crisis is anders dan alle andere," erkende hij. Met name de gevolgen voor de orderportefeuille blijven onbekend. Besprekingen met luchtvaartmaatschappijen om orders uit te stellen of te annuleren zijn aan de gang, "maar het is nog te vroeg om meer details te geven", aldus Faury.

Alles zal afhangen van het niveau van de overheidssteun aan luchtvaartmaatschappijen om de crisis te boven te komen. Maar ook over hoe **snel de passagiers weer in het vliegtuig zullen stappen als de pandemie eenmaal is bedwongen. In China, waar het grootste deel van de epidemie voorbij is, is het luchtverkeer nauwelijks teruggekeerd naar 30 procent van het vorige niveau.**

Mijn commentaar: Zoals de meeste directieleden van luchtvaartmaatschappijen vreest de CEO van Airbus dat het herstel van het luchtverkeer na de uitbraak van de Covid-19 zeer traag zal verlopen.

De luchtvaartmaatschappijen kunnen de steun van hun toezichhoudende staten nodig hebben tot de zomer van 2021, het seizoen waarin zij het grootste deel van hun winst maken.

> **Jean-Marc Jancovici : "De tijd van de voltooide wereld begint"**

(bron Le Point) 18 maart - (...) Een van de historische troeven van Frankrijk is om voorop te lopen in de organisatie van grote complexe systemen.

Wij zijn historisch gezien de wereldkampioenen als het gaat om het

maken van een kwaliteitsziekenhuissysteem (alleen de Fransen kunnen daar over klagen!), goed functionerende spoorweg- of stadsdienstsysteem, een optimaal elektrisch systeem...

Voordat ze zeiden dat het erger was dan het ophangen, had ons elektrisch systeem alleen maar voordelen, het was het beste ter wereld (dit is zelfs wat naar voren kwam uit een rapport van het Internationaal Energieagentschap dat een groot aantal landen met elkaar vergeleek).

We zijn in staat om te plannen, en we hebben vooral een gevoel voor gemeenschap. De Amerikanen zijn daartoe niet in staat, zoals blijkt uit de betreuzenswaardige staat van hun openbare infrastructuur.

Het is geen toeval dat de Fransen internationaal zeer actief zijn op het gebied van infrastructuurbeheer, wat vaardigheden vereist die ons land kan leveren.

Onze eerste "intellectuele" concurrenten zijn de Chinezen en Russen. Het is overigens niet verwonderlijk dat deze twee landen in de nucleaire sector, de industrie bij uitstek die op grote schaal en over een zeer lange periode planning door de overheid vereist, een versnelling doormaken.

We hebben - of hadden - ten minste één kampioen op elk gebied dat essentieel is voor het koolstofvrij maken van de economie, of het nu gaat om de bouw, de spoorwegen, kernenergie, water, stadsvervoer, stadsplanning of landbouw...(...)

Mijn leesadvies: De bovenstaande tekst is ontleend aan een lang artikel dat op het internet beschikbaar is.

Het opent mogelijkheden voor reflectie over de te volgen strategie in de strijd tegen de opwarming van de aarde.

Beurspersoverzicht ...

> Air France-KLM: Causeway Capital Management trekt kapitaal aan

(bron Boursier.com) 3 maart - **In een door de AMF op 3 maart 2020 ontvangen brief heeft Causeway Capital Management LLC (Los Angeles, Californië), handelend voor rekening van cliënten en fondsen onder haar beheer, aan de AMF verklaard dat zij op 30 januari 2020**

de drempel van 5% van het aandelenkapitaal van Air France-KLM had overschreden en dat zij op die datum 21 **aandelen** in bezit had voor rekening van de genoemde cliënten en fondsen. 506.317 aandelen Air France-KLM die hetzelfde aantal stemrechten vertegenwoordigen, namelijk 5,02% van het kapitaal en 3,67% van de stemrechten van deze onderneming. Deze drempeloverschrijding is het gevolg van een overname van aandelen van Air France-KLM op de markt. De aangever heeft verklaard dat hij op 2 maart 2020 namens deze klanten en fondsen 27.483.661 aandelen Air France-KLM in bezit had die hetzelfde aantal stemrechten vertegenwoordigden, namelijk 6,41% van het kapitaal en 4,69% van de stemrechten van deze onderneming.

***Mijn commentaar:** Op 3 maart werd Causeway Capital Management de vijfde grootste aandeelhouder van de Air France-KLM groep. Een verrassing voor de beleggers, aangezien deze onderneming niet de moeite heeft genomen om haar situatie op tijd te melden (zie onderstaand artikel over drempeloverschrijdingen).*

Op de website staat :

Causeway is een onafhankelijke beleggingsmanagementfirma die gespecialiseerd is in wereldwijde aandelenbeleggingsstrategieën ... Vanuit Los Angeles beheren wij het vermogen voor instellingen in de Verenigde Staten en Canada, maar ook in Australië, Europa, Azië en het Midden-Oosten.

Wij zijn ervan overtuigd dat wij de benchmarks van onze klanten over volledige marktcycli kunnen overtreffen door fundamenteel en kwantitatief onderzoek te combineren om beleggingsmogelijkheden in aandelenmarkten over de hele wereld te identificeren. Wij streven naar een superieur rendement over volledige marktcycli en nemen over het algemeen een risiconiveau dat in verhouding staat tot het potentiële rendement.

Wij streven ernaar de marktontwikkelingen en de manier waarop klanten naar aandelen kijken te herkennen en te reageren met strategieën die gebaseerd zijn op wat wij het beste kunnen: het kopen van slecht gewaardeerde aandelen, het zoeken naar opwaarts potentieel en, waar mogelijk, naar dividendinkomsten, zowel in ontwikkelde als in opkomende markten.

> Air France-KLM: Causeway Capital Management heeft meer stemrechten

(bron: CercleFinance) 10 maart - **Causeway** Capital Management LLC, handelend voor klanten en fondsen onder haar beheer, **verklaarde dat zij op 9 maart 2020 de drempel van 5% van de stemrechten van Air France KLM had overschreden** en namens deze klanten en fondsen 29.706.816 aandelen Air France KLM in bezit had die hetzelfde aantal stemrechten vertegenwoordigden, namelijk 6,93% van het kapitaal en 5,07% van de stemrechten van deze onderneming.

Deze drempeloverschrijding is het gevolg van een overname van aandelen van Air France KLM op de markt.

Mijn commentaar: Men kan zich afvragen wat het verband is tussen de overname van een belang van Causeway Capital Management in het bedrijf en de verklaringen van minister Bruno Le Maire.

Volgens de Libération van 12 maart :

"Met zo'n lage prijs kan Air France een interessante prooi worden voor bepaalde fondsen die zich willen bezighouden met de speculatieve aan- en verkoop van effecten. Bruno Le Maire sluit niet uit dat de financiële arm van de staat, het Special Investment Fund (FSI), wordt gebruikt als een soort cavalerie om agressieve operaties tegen te gaan. "

Het valt nog te bezien of Causeway Capital Management zijn aandeel in Air France-KLM zal blijven vergroten en vooral wat zijn intenties zullen zijn.

> In Frankrijk moet elke drempeloverschrijding binnen vier dagen worden aangegeven.

(bron: Les Echos) 29 maart 2016 - (...) **Elke belegger die een van de drempels voor het verwerven of verkopen van een belang in een beursgenoteerde onderneming komt overschrijden, moet dit binnen vier handelsdagen aan de beurspolitie melden**

(drempeloverschrijdingen moeten worden gemeld ...). 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 33,3 %, 50 %, 60 %, 90 %, 95 %). Het doel (...) was de aandeelhouders sneller en beter te informeren over veranderingen in het kapitaal en de stemrechten, zodat zij met meer kennis van zaken beleggingsbeslissingen kunnen nemen. Het stelde de managers van beursgenoteerde ondernemingen ook in staat om de veranderingen in hun aandeelhoudersstructuur beter te begrijpen en om te anticiperen op vijandige overnamepogingen. Een middel om sluipende overnames tegen te gaan.

Wie niet binnen de termijn van vier dagen een overschrijding van de drempel meldt, loopt het risico op civielrechtelijke en

administratieve sancties. De gerechtelijke sanctie laat de handelsrechtbank toe om, op verzoek van de voorzitter van de vennootschap, de schorsing van alle of een deel van de stemrechten van de aandeelhouder te bevelen. (...) De AMF-rechter aarzelt niet om een zware hand te leggen als drempeloverschrijdingen niet of te laat worden aangegeven, vooral omdat de overtreding gemakkelijk te constateren is.

***Mijn commentaar:** Het lijkt erop dat deze regels niet zijn gerespecteerd door Causeway Capital Management. Het is dan ook niet zeker dat zij op de volgende algemene vergadering van aandeelhouders van Air France-KLM zal kunnen stemmen.*

Einde van het persoverzicht

> [Mijn commentaar op de koersevolutie van het aandeel Air France-KLM](#)

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4.426 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 23 maart. Het steeg met 2,48%. Bij het begin van de coronavirus epidemie was het 9,93 euro. Het heeft 55% van zijn waarde verloren.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,71 euro.

Een vat Brent Oil (Noordzee) staat op \$27 per vat, een daling van \$3 deze week. Bij het begin van de uitbraak van het coronavirus was het 69 dollar. Dat is de grootste daling sinds 1991.

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#).

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.

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

| François Robardet

Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10309 mensen ontvangen dit persoverzicht online