

Air France: het plan van Ben Smith om de crisis te doorstaan...



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°751, 13 april 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

Beste lezers

Aan het einde van de brief vindt u een lang interview met de filosoof Edgar Morin. De epidemische crisis, zegt hij, moet ons leren de wetenschap beter te begrijpen en met onzekerheid te leven. En om een vorm van humanisme te herontdekken.

*Laten we blijven voldoen aan de inperkingsmaatregelen.
Veel leesplezier François*

Persoverzicht van maandag

> **Air France: het plan van Ben Smith om door de crisis heen te komen...**

(bron La Tribune) 10 april - Alles gaat heel snel. De hypotheses van het vluchtschema die vorige week intern bij Air France werden gepresenteerd, zijn niet langer geldig. Terwijl bijna de gehele vloot van Air France en KLM aan de grond is gehouden, was er nog sprake van een zeer ambitieus aanbod in juli en augustus: het terugbrengen van 70 tot 80% van het oorspronkelijk voor deze zomer vóór de Covid-crisis geplande aanbod van langeafstandsstoelen, 80 tot 90% op middellange

afstand en 65 tot 75% op korte afstand. Het is niet verwonderlijk dat deze veronderstellingen niet langer gelden. De CEO van Air France-KLM, Ben Smith, gaf dit vrijdag tijdens een videoconferentie aan de piloten aan. **Na een minimale activiteit in juni, toen slechts 20% van de totale capaciteit kon worden geleverd, is Ben Smith van plan terug te keren naar de dienst in juli met 40% van het aanbod (in termen van beschikbare zitplaatskilometers) dat aanvankelijk was gepland voor de crisis, vervolgens 60% in augustus, alvorens 75% te bereiken in het vierde kwartaal op zijn best.** Dit lijkt nog steeds vreselijk ambitieus, althans voor deze zomer. Zoals velen voorspelt de CEO van Air France-KLM een langzaam en geleidelijk herstel. Voor Ben Smith zal het twee jaar duren om terug te keren naar hetzelfde niveau als in 2019.

De situatie is kritiek. Air France-KLM **verliest 25 miljoen euro per dag.** (...) Volgens onze informatie verliest Air France tussen 500 en 600 miljoen EUR per maand (exclusief de bijdrage van de staat aan arbeidstijdverkorting). Dit werd onlangs aan de personeelsvertegenwoordigers gepresenteerd. Dit alles voor een cashflow van 1,5 miljard EUR (KLM heeft hetzelfde niveau en Air France-KLM heeft ongeveer 2,5 miljard EUR).

De groep heeft externe hulp nodig om zichzelf te redden. **"Bij gebrek aan aanvullende financiering wordt in het derde kwartaal van 2020 een behoefte aan liquiditeit verwacht", waarschuwde Air France-KLM donderdag in haar persbericht, en voegde eraan toe dat dit haar "beste schattingen" waren.** "De groep Air France-KLM, Air France en KLM, voeren dan ook diepgaande besprekingen met hun respectieve regeringen en financiële instellingen om over de middelen te beschikken die hen in staat stellen om met alle middelen een adequaat liquiditeitsniveau te waarborgen en te handhaven", aldus de groep.

Er zijn onderhandelingen aan de gang met de Franse en Nederlandse regering om gegarandeerde leningen te verkrijgen. Er zijn twee verzoeken aan de Franse staat. De ene is bedoeld om op korte termijn (4 tot 5 maanden) liquiditeit te verkrijgen om de crisis te boven te komen, de andere is bedoeld om de komende 12 tot 18 maanden te dekken.

Probleem. Banken zijn terughoudend om met een staatsgarantie te lenen op 75% van de leningen. **Volgens de piloten zou Ben Smith op zoek gaan naar een ongeplafonneerd niveau van contant geld met een overheidsgarantie van 90%.** De Canadese leider zou vijandig staan tegenover een nationalisatie van Air France die niet zou voldoen aan de korte termijn geldbehoeften van de groep, vertelde hij de piloten. De lage capaciteit die tegen het einde van het jaar wordt verwacht, zal leiden tot overbezetting en te veel vliegtuigen. Maar **als de staat garant**

staat voor de leningen aan Air France, kan hij eisen dat de groep geen personeel ontslaat. Voorlopig voorziet het management geen ontslagen. Toch zou tegen het einde van het jaar een kwart van de vloot kunnen worden gesloopt. Terwijl de volgende twee A350's in mei en juni zullen worden geleverd, is er geen besluit genomen voor de laatste B787 en de twee A350's die gepland zijn voor levering in het vierde kwartaal. Voorlopig blijft de levering van de eerste A220's in het najaar van 2021 ongewijzigd. Ben Smith is van plan de A380-vloot naar voren te halen.

Mijn opmerking: De cijfers die in het artikel worden genoemd, moeten onder voorbehoud worden genomen. Ze zouden zijn genoemd tijdens een videoconferentie tussen de General Management en duizend piloten van Air France.

De onderstaande elementen, die het onderwerp waren van een persbericht van de Air France-KLM Groep, zijn betrouwbaarder.

Sinds het begin van de crisis heeft de Air France-KLM-groep belangrijke maatregelen genomen: kostenreducties die in dit stadium worden geschat op 500 miljoen euro in 2020, een herziening van het investeringsplan van ten minste 700 miljoen euro in 2020. 700 miljoen in 2020. De Groep heeft ook onderhandeld over uitstel van betaling met vliegtuigverhuurders en met regeringen om de betaling van belastingen (burgerluchtvaart, solidariteit, enz.), sociale zekerheidsbijdragen en diverse heffingen uit te stellen.

Air France en KLM hebben elk stappen ondernomen om de vermindering van de activiteit van hun medewerkers te beheren, maatregelen die een besparing van naar schatting 1,1 miljard euro in 2020 moeten opleveren.

1,1 miljard in 2020. "Onze beste huidige schattingen laten zien dat er bij gebrek aan aanvullende financiering in het derde kwartaal van 2020 een liquiditeitsbehoefte wordt verwacht. Daarom voeren de Air France-KLM-groep, Air France en KLM, diepgaande besprekingen met hun respectieve regeringen en financiële instellingen om over de middelen te beschikken om met alle middelen adequate liquiditeitsniveaus te waarborgen en te handhaven, met name in het kader van de tijdelijke kaderregeling inzake staatssteun van de Europese Commissie die op 19 maart 2020 is gepubliceerd".

> Is een leenpakket echt de reddingslijn voor Air France-

KLM?

(bron Het Financieele Dagblad vertaald met DeepL) 10 april - **De redding van Air France-KLM nadert. Het voorkeursscenario is een leningspakket van 6 miljard euro met een staatsgarantie.** Maar er zijn ook andere opties, zoals een kapitaalverhoging, nationalisatie of volledige ontvlechting. (...)

De vraag is hoe lang het bedrijf kan overleven. **Air France-KLM verbrandt snel geld.** Bruno Le Maire, de Franse minister van Financiën, zei woensdag met een gevoel voor drama dat het bedrijf "miljarden per maand" verliest door de coronaviruscrisis. Dit lijkt overdreven. **Een behoefte aan contant geld van ongeveer 1 miljard euro per maand lijkt dichterbij de waarheid te liggen. (...)** **Parijs en Den Haag lijken op weg naar een lening. (...)** **Maar er zijn verschillende financiële opties.**

1 Een leenpakket van 6 miljard euro Door de

huidige luchtvaartproblemen is de kaspositie van Air France-KLM ernstig verzwakt. Medio maart was het 6,6 miljard euro, maar het zal binnenkort op nul staan, omdat bijna de hele vloot op de grond vastzit.

In dit scenario ontvangt Air France ongeveer 4 miljard euro en KLM 2 miljard euro. (...) De nettoschuld van de groep bedroeg eind vorig jaar meer dan € 6 miljard. In het scenario waarin het bedrijf maandelijks 1 miljard euro verliest, kan deze schuld oplopen tot 18 miljard euro. Vergeleken met de Ebitda van 2019 **zou de schuldratio dan extreem hoog zijn,** zeker als er in de toekomst een kleinere luchtvaartmaatschappij wordt geïntegreerd.

2 Een oproep aan de aandeelhouders

De aandeelhouders zijn de Nederlandse en Franse Staten, elk voor ongeveer 14%. Daarnaast hebben China Eastern en de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Delta Airlines elk 9% in handen. **De aandeelhouders zouden extra geld in het bedrijf kunnen steken** om aan de behoeften te voldoen.

Maar in het geval van Air France-KLM zou dit moeilijk zijn. De Nederlandse en Franse staten hebben hier een groot belang bij, **maar China Eastern en Delta Airlines hebben hun rug tegen de muur. Ze hebben geen middelen om kapitaal te verstrekken.**

3 Een kapitaalinjectie door de Nederlandse en Franse Staten

Parijs en Den Haag zouden gezamenlijk een kapitaalinjectie van 6 miljard euro kunnen doen. Ook dit zou een complex verhaal zijn, want bij de huidige marktwaarde van meer dan 2 miljard euro zouden de andere aandeelhouders hun aandelenbezit al snel met een factor vier zien verwateren. (...) Kortom, **het lijkt onwaarschijnlijk dat deze optie**

wordt gehandhaafd.

4 Nationalisatie

Nationalisatie van een luchtvaartmaatschappij (...) zou een terugkeer betekenen naar het regulerende tijdperk van de jaren tachtig. En zou het in overeenstemming zijn met de Europese mededingingsregels? (...)

Als Air France-KLM genationaliseerd zou worden, zou eerst zo'n 1,5 miljard euro moeten worden uitgetrokken om de 70% aandelen van de andere aandeelhouders uit te kopen. Daarbij komt nog de verhoging van het kapitaal van Air France-KLM met 6 miljard euro.

Voor de luchtvaartmaatschappij zou nationalisatie financieel aantrekkelijk zijn en meer zekerheid bieden. Maar is het echt politiek haalbaar? De staten zullen er strikte voorwaarden aan verbinden. Maar de behoeften zijn groot en er staan veel banen op het spel, zo'n 80.000 in totaal.

5 Terug naar twee maatschappijen

Onmiddellijk na het uitbreken van de coronacrisis **is in Nederland al gesuggereerd dat de twee luchtvaartmaatschappijen weer onafhankelijk zouden moeten zijn.** Toegegeven, er wordt door de KLM veel gemopperd over de moeizame relaties met de Fransen. Maar in de huidige crisis lijken tegenstrijdigheden naar de achtergrond te verdwijnen. **Pieter Elbers liet er vorige week geen twijfel over bestaan: er is in geen enkel scenario sprake van ontvlechting.**

Mijn commentaar: Er zijn verschillende oplossingen beschikbaar voor de Franse en Nederlandse Staten om Air France-KLM te ondersteunen. Ze zijn identiek aan die welke bedoeld zijn om de meeste luchtvaartmaatschappijen in de wereld te helpen.

Met uitzondering van de rechtstreekse steun die wordt verleend om alle of een deel van de salarissen te betalen, heeft tot nu toe slechts één luchtvaartmaatschappij van concrete maatregelen geprofiteerd. Dit is Singapore Airlines, dat 10 miljard dollar van zijn aandeelhouders heeft gekregen. De anderen, waaronder Air France-KLM, zijn in onderhandeling met regeringen en banken.

> 56,6% daling van de passagiersaantallen voor Air France-KLM in maart

(bron AFP) 9 april - Het **aantal passagiers dat door de groep Air France-KLM wordt vervoerd is in maart met 56,6% ingestort in vergelijking met** dezelfde periode een jaar geleden, toen het coronavirus zich wereldwijd verspreidde, kondigde de groep donderdag aan.

Voor april en mei 2020 verwacht de vervoerder dat "meer dan 90% van

de geplande capaciteit zal worden opgeschort" als gevolg van wereldwijd opgelegde reisbeperkingen en de twee groepsmaatschappijen "zijn van plan om belangrijke stedenparen te blijven bedienen vanuit hun respectieve hubs" van Amsterdam-Schiphol en Parijs-Charles-de-Gaulle, in de vorm van verminderde activiteiten, volgens een verklaring.

In maart hebben **Air France, KLM en Transavia**, de lagekostenmaatschappij van de groep, "**speciale vluchten uitgevoerd om burgers naar hun land van herkomst te repatriëren**, in nauwe samenwerking met de Franse en Nederlandse regering", aldus de groep.

Air France-KLM verklaart dat zij niet in staat is om na mei 2020 informatie te verstrekken "vanwege de grote onzekerheid over de duur van de crisis" en voegt daaraan toe dat zij "de situatie dagelijks volgt en dienovereenkomstig beoordeelt of er verdere aanpassingen van het netwerk nodig zijn". (...)

De groep zei dat het "de maandelijkse verkeersverslagen tot nader order zou opschorten vanwege de sterke capaciteitsverminderingen in verband met Covid-19". (...)

***Mijn commentaar:** De komende weken zal de mededeling van de Air France-KLM-groep zich richten op crisismanagement.*

Als u aandeelhouder bent van de Air France-KLM Groep, ontvangt u ook de bedrijfscommunicatie ter voorbereiding van de volgende Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Het wordt gehouden op 26 mei 2020 in l'Espace Grande Arche - La Défense.

> **Congo: repatriëringsvliegtuig van Air France geraakt door geweervuur**

(bron AFP) 12 april - Op zaterdagavond **werd een repatriëringsvliegtuig van Air France beschadigd door geweervuur op de luchthaven van Pointe-Noire in Congo. Na de schietpartij raakte niemand gewond, omdat het vliegtuig geen bemanning of passagiers had, met de vlucht naar Frankrijk die voor zondag op het programma stond.**

"Het vliegtuig stond op het moment van het incident stil op het parkeerterrein, zonder bemanning of passagiers aan boord," zei Air France in een verklaring. Een bron dicht bij het bestand vertelde AFP dat het vliegtuig was geraakt door kogels, zonder de omstandigheden te kunnen specificeren. (...)

Het vliegtuig "zou op zondag een repatriëringsvlucht maken tussen

Pointe-Noire, Bangui en Parijs-Charles de Gaulle [...]. De vlucht die oorspronkelijk gepland was om om 10 uur 's ochtends te vertrekken [lokale tijd] is 24 uur uitgesteld om een vervangend vliegtuig [Boeing 777-200] en bemanning toe te laten om van Parijs-Charles de Gaulle te vliegen," zei het bedrijf. (...)

"Blijkbaar" heeft het incident "te maken met een woordenwisseling en onenigheid tussen een ambtenaar van de DGST [Direction générale de la surveillance du territoire] en zijn chef. De agent die het schot afvuurde was onder invloed van alcohol. Het was een Kalash schot in de lucht die het vliegtuig raakte," een anonieme bron dicht bij het bovengenoemde dossier.

> **Lufthansa ziet al jaren geen terugkeer naar het normale en legt zichzelf een drastische vermageringskuur op**

(bron La Tribune) 7 april - Geconfronteerd met de Covid-19-crisis blijft de Lufthansa-groep (Lufthansa, Austrian Airlines, Swiss, Eurowings, Brussels Airlines) sneller dan haar concurrenten sterke maatregelen nemen. (...)

Met de maatregelen die zijn genomen om de "shutdown" te doorstaan en de onderhandelingen met de Duitse regering om multi-miljard euro's steun te verkrijgen, kijkt de Duitse groep nu al vooruit naar de periode daarna. (...) **In tegenstelling tot de voorspellingen van de International Air Transport Association (IATA), die een herstel in 2021 voorspellen, verwacht Lufthansa "niet dat de luchtvaartsector snel terugkeert naar het niveau van voor de crisis,"** zei de groep in een verklaring. De "volledige opheffing van de reisbeperkingen zal maanden duren" en de terugkeer van de vraag naar normale "jaren", zegt het.

Volgens onze informatie **verwachten sommigen binnen Lufthansa niet dat de vraag terugkeert naar het niveau van 2019 voor nog eens vier tot vijf jaar.** Bovendien zou volgens een intern document van Lufthansa Technik dat Lufthansa niet heeft willen becommentariëren, behalve dat het geen "officiële publicatie" was, de huidige situatie tot eind september kunnen voortduren en zou de terugkeer van de capaciteit pas echt beginnen in oktober met een langzame terugkeer naar de vlucht van de vliegtuigen, waardoor in december tussen 25 en 75 % (in het beste geval) van de capaciteit zou kunnen worden bereikt. (...)

Lufthansa zal de omvang van haar vloot sterk verminderen door het permanent afstoten van 42 vliegtuigen, waaronder talrijke breedrompvliegtuigen (zes A380's tegen 2022, vijf B747-400's, zeven

A340-600's, drie A340-300's) en 21 A320's voor de korte en middellange afstand. (...) Bovendien

zal Germanwings sluiten (het merk bestaat niet meer sinds 2015) en zullen de activiteiten worden geïntegreerd in Eurowings, zoals reeds enkele jaren geleden werd aangekondigd. De langeafstandsactiviteiten van Eurowings zullen worden gereduceerd. **Zwitsers en Oostenrijkers zullen niet gespaard blijven van de herstructurering. Hun vloot zal ook worden ingekrompen.**

Lufthansa heeft de gevolgen van deze herstructurering voor de werkgelegenheid niet gedetailleerd beschreven, maar heeft beloofd dat "het doel" is om "zo veel mogelijk banen te behouden". (...)

***Mijn commentaar:** De door Lufthansa aangekondigde inkrimping van de vloot (-10% van de vloot van de moedermaatschappij) is minder spectaculair dan het lijkt. Het weerspiegelt echter wel de perceptie van het management van Lufthansa: het zal langzaam gaan met het oplossen van de crisis.*

> **EasyJet stelt de levering van 24 Airbus-vliegtuigen uit.**

(bron Le Journal de l'Aviation) 10 april - Dit is nieuws dat Stelios Haji-loannou, de hoofdaandeelhouder van **easyJet**, misschien een beetje zal bevallen, maar het zal hem waarschijnlijk niet bevallen. Het bedrijf **kondigde aan dat het met Airbus overeenstemming heeft bereikt over het uitstellen van de levering van 24 vliegtuigen die gepland zijn voor 2020, 2021 en 2022.** Dit zal de druk op de cashflow van het bedrijf enigszins verlichten. (...)

EasyJet heeft nog een andere hefboom om de flexibiliteit te garanderen: de leasecontracten. Vierentwintig daarvan zijn al dan niet hernieuwbaar voor de komende zestien maanden. Zij is van mening dat zij haar capaciteit zal kunnen verminderen om zich aan te passen aan de drastische daling van de vraag als gevolg van de Covid-19-crisis en dat zij grote uitgaven (voorschotten op betalingen voor de A320neo) zal kunnen vermijden. Het vlootplan wordt op 16 april nader uitgewerkt.

Tegelijkertijd **heeft de Groep positief gereageerd op een nieuw verzoek tot organisatie van een algemene vergadering**, ingediend op 8 april. **Het is** geïnitieerd door Stelios Haji-laonnou en heeft tot **doel** niet-uitvoerend bestuurder Andreas Bierwirth en CFO Andrew Finlay uit hun functie te verwijderen en vooral **een order voor 107 Airbus single-aisle vliegtuigen te annuleren.**

***Mijn commentaar:** easyJet's situatie is uitdagend. De oprichter en hoofdaandeelhouder (met een derde van de aandelen) doet er alles aan*

om in 2020 dividend te ontvangen.

Toch heeft de Britse regering gewaarschuwd dat zij de luchtvaartmaatschappijen die dividend uitkeren aan hun aandeelhouders niet zal helpen. Vergeet niet dat easyJet heeft aangegeven dat het een lening van 600 miljoen pond heeft ontvangen van de Schatkist en de Bank of England.

De volgende algemene vergadering van easyJet's bedrijf zal veel informatie geven over de toekomst van de Britse luchtvaartmaatschappij.

> **Ryanair zonder terugbetaling tegen steun aan Austrian Airlines**

(bron Air Journal) 10 april - (...) **Aanvankelijk geprezen voor zijn beleid van terugbetaling van geannuleerde vluchten in overeenstemming met de EU261 richtlijn**, lijkt de Ierse low-costvluchtspecialist het eens te zijn met de luchtvaartmaatschappijen die het te gevaarlijk vinden voor hun cashflow en liever creditnota's aanbieden. De afgelopen dagen hebben **Ryanair-passagiers** e-mails ontvangen waarin wordt uitgelegd dat zij **"niet in staat zullen zijn om verzoeken om terugbetaling te verwerken"** voor het einde van de **gezondheids crisis**. Zijn werknemers die verantwoordelijk zijn voor de betalingen "moeten thuis blijven in de strijd tegen de Covid-19 pandemie, en de beperkingen van de betalingszekerheid verhinderen ons om contante terugbetalingen te verwerken tot de crisis voorbij is," zei Ryanair **volgens de passagiers die de e-mail hebben ontvangen**. (...)

In Oostenrijk heeft de dochteronderneming van Lauda Air de regering verzocht geen steun te verlenen aan de nationale luchtvaartmaatschappij Austrian Airlines, waarbij zij verklaarde dat de Oostenrijkse belastingbetalers "geen Duitse onderneming moeten subsidiëren". (...) Wij geloven niet dat Lufthansa staatssteun zou moeten ontvangen van Oostenrijkse belastingbetalers op precies dezelfde manier als wij geloven dat Ryanair geen staatssteun zou moeten ontvangen van Oostenrijkse belastingbetalers," vertelde Lauda Air CEO Andreas Gruber aan Reuters. En **mocht Austrian Airlines uiteindelijk toch staatssteun ontvangen, dan zullen de lage kosten hetzelfde eisen - namens de 550 Oostenrijkse werknemers**. (...)

> **Norwegian Air wil zijn schuld herstructureren**

(Reuters bron) 8 april - **Norwegian Air**, waarvan de vloot bijna volledig

aan de grond is gehouden als gevolg van beperkingen in verband met de coronaviruspandemie, **bood woensdag aan om een deel van haar schuld om te zetten in aandelen en nieuwe aandelen uit te geven om haar overeind te houden.**

Hierdoor zou de goedkope Noorse luchtvaartmaatschappij ook kunnen profiteren van overheidsgaranties tot drie miljard Noorse kronen (ongeveer 265 miljoen euro), die afhankelijk zijn van een verlaging van de verhouding tussen de schuld en het eigen vermogen. Als pionier op het gebied van goedkope trans-Atlantische routes is Noorwegen in 2013 snel uitgegroeid tot de toonaangevende buitenlandse luchtvaartmaatschappij die het gebied rond New York bedient en een belangrijke speler op andere Amerikaanse luchthavens. Maar deze uitbreiding kwam ten koste van schulden en verplichtingen die eind 2019 bijna 8 miljard dollar vertegenwoordigden. Vorige maand besloot **Noorwegen** bijna 90 procent van zijn 7.300 werknemers te ontslaan, terwijl het hulp zocht bij de Noorse autoriteiten, die zeiden dat het **geld "in weken, niet maanden" nodig was.**

"De Noor wil zijn balans versterken door schulden om te zetten in aandelen om te voldoen aan de eisen van het Noorse staatsgarantieprogramma en een duurzaam platform te creëren," zei de groep in een verklaring op woensdag. **Een buitengewone algemene vergadering zal worden gehouden op 4 mei** om het plan goed te keuren, voegde hij eraan toe.

Mijn opmerking: *Moet elk land in Europa nog steeds zijn eigen nationale luchtvaartmaatschappij hebben? De vraag rijst wanneer het gaat om de ondersteuning van een luchtvaartmaatschappij (Noors) die voor de crisis in grote moeilijkheden verkeerde. Dit geldt des te meer omdat de onderneming te maken heeft met concurrentie van SAS, die drie vestigingen heeft in Scandinavië (Oslo, Stockholm en Kopenhagen), met dezelfde omzet maar met betere resultaten.*

In tijden van crisis kan het troostend lijken om een nationale drager te hebben, openbaar of privé, die zijn medeburgers op vakantie kan meenemen naar de andere kant van de wereld, of die bereid is om medische apparatuur te gaan halen. Maar elke andere drager die zijn vliegtuigen aan de grond heeft gezet, zou bereid zijn hetzelfde te doen. We zien dit in Frankrijk, waar de regio's de Golfstaten hebben gecharterd voor het vervoer van medische apparatuur tussen China en Frankrijk.

> Coronavirus: Ethiopian Airlines heeft al een half miljard

dollar verloren...

(bron AFP) 7 april - **Ethiopian Airlines, de grootste luchtvaartmaatschappij van Afrika, heeft al een half miljard dollar verloren** en de meeste van haar passagiersroutes gesloten sinds het begin van de nieuwe coronaviruspandemie. (...) Om deze crisis het hoofd te bieden, legde de CEO van de onderneming, de heer Tewelde, uit dat het **bedrijf zijn inspanningen zal concentreren op vracht**, met inbegrip van de levering van medische apparatuur, en dat het zelfs passagierszitplaatsen uit sommige van zijn vliegtuigen kan verwijderen. **De vrachtactiviteit vertegenwoordigt echter nog steeds slechts 15% van de inkomsten van Ethiopian Airlines, zoals de CEO heeft erkend.** (...)

De heer Tewelde zei dat hij ervan overtuigd was dat het bedrijf, dat eigendom is van de Ethiopische staat, de storm zou doorstaan zonder een van zijn 13.000 vaste werknemers te hoeven ontslaan. Maar hij sloot **de mogelijkheid niet uit dat het bedrijf financiële steun van buitenaf nodig heeft om te kunnen blijven voortbestaan.** "Ons plan is om deze crisis in ons eentje te doorstaan, maar als het helaas verder gaat dan wat we ons voorstellen, zullen we dat te zijner tijd zien", zei hij. (...)

> Malaysia Airlines: een bod van 2,5 miljard dollar

(bron Air Journal) 8 april - Om **de volledige houdstermaatschappij Malaysia Aviation Group (MAG) over te nemen, die eigenaar is van de Maleisische vlaggenschipmaatschappij, zei Golden Skies Ventures Sdn Bhd (GSV) op 7 april 2020 dat het "meer dan 2,5 miljard dollar" had verkregen van een niet nader genoemde Europese bank.** Ondervraagd door Reuters, schatte GSV CEO Shahril Lamin dat het "drie of vier maanden" zou duren om financiering op lange termijn te verkrijgen, met een "Japanse private equity firma" die bereid is om "onmiddellijk" middelen te injecteren in de Malaysia Airlines groep "door middel van een participatieovereenkomst". (...)

Opgericht door voormalige managers en professionals van **Malaysia Airlines** met luchtvaartervaring, heeft GSV naar verluidt zijn voorstel een maand geleden ingediend bij de bank Morgan Stanley, die door Kazanah is ingehuurd om de verkoop van het bedrijf te beheren, dat zich **nooit heeft hersteld van het opeenvolgende verlies van twee vliegtuigen in 2014** - één vermist in de Indische Oceaan (vlucht MH370) en het andere neergeschoten boven de Oekraïne (vlucht MH17). (...)

Khazanah Nasional Bhd is niet overtuigd door het aanbod: volgens de

Daily Express is het soevereine fonds sceptisch over het voorstel en zegt het dat Golden Skies "zijn financieringsbron niet heeft kunnen bewijzen". Volgens zijn directeur Shahril Ridza Ridzuan zou het "voorzichtig" zijn om te weten of het aanbod werd gedaan met financiële steun, gezien de wereldwijde luchtvaartcrisis en de afkeer van kredietrisico's op dit moment. "Bovendien is hun oorspronkelijke voorstel voor 100% gebaseerd op schuldfinanciering door derden. Ze hebben geen eigen vermogen," zei hij.

Sinds medio maart heeft Malaysia Airlines meer dan 4.000 vluchten opgeschort en is van plan om de verminderde capaciteit tot eind juni te handhaven, waardoor alle vluchten vanuit Jakarta naar Zuidoost-Azië en het grootste deel van de rotaties naar Londen zijn stopgezet. Zij heeft haar medewerkers ook gevraagd om drie maanden onbetaald verlof op te nemen.

> Leasemaatschappijen verwachten lagere prijzen en minder vliegtuighuur

(bron Le Journal de l'Aviation) 6 april - De leasingsector bereidt zich ook voor op de gevolgen van de covid-19-pandemiecrisis. Uit een studie van IBA en Split Rock Aviation blijkt dat de tarieven en de vliegtuigwaarden de komende maanden naar verwachting zullen dalen en dat de fysionomie van de markt zou moeten veranderen, met een sterke toename van het aantal contractbeëindigingen als gevolg van de enorme moeilijkheden waarmee de luchtvaartmaatschappijen momenteel worden geconfronteerd. (...)

Voor het eerst in meer dan 30 jaar wordt verwacht dat er meer leasecontracten zullen worden opgezegd dan dat er nieuwe contracten zullen worden afgesloten, als gevolg van de natuurlijke stijging van de leasetermijnen en de aanstaande faillissementen. IBA schat dat het aantal vliegtuigen dat terugkeert op de markt als gevolg van het faillissement van luchtvaartmaatschappijen in 2020 meer dan 425 zou kunnen bedragen en in 2021 in de buurt van 600 zou kunnen komen. Wat de nieuwe overeenkomsten betreft, wordt verwacht dat deze aanzienlijk zullen dalen, met uitzondering van de leaseovereenkomsten, die voorzien in de behoefte van de luchtvaartmaatschappijen aan contant geld - zoals blijkt uit de "sale and lease back"-overeenkomst die Cathay Pacific in maart heeft ondertekend met BOC Aviation voor zes van haar Boeing 777-300ER's. (...)

"Het wordt een vrij moeilijke situatie voor leasingbedrijven," zegt Phil Seymour. Hoewel BOC Aviation zich geen zorgen lijkt te maken en volledig vertrouwen heeft in haar balans, is Avolon al begonnen met het nemen van maatregelen om zichzelf te beschermen. Het Ierse bedrijf heeft aangekondigd dat de orders voor 75 Boeing 737 MAX-

vliegtuigen, die in 2020-2023 moeten worden geleverd, worden geannuleerd en dat nog eens 16 vliegtuigen worden uitgesteld tot 2024 en later. Ook werden vier A330neo-toestellen die voor 2021 waren gepland, geannuleerd en werden negen vliegtuigen van de Airbus A320neo-familie uitgesteld tot 2027. **De onderneming meldt dat 80% van haar klantenkring contact met haar heeft opgenomen met het verzoek om verzachtende maatregelen, voornamelijk uitstel van betaling op korte termijn.**

***Mijn opmerking:** Hoewel de grotere vliegtuigleasemaatschappijen voldoende liquiditeit hebben om de crisis te doorstaan, kan hetzelfde niet gezegd worden van de kleinere. Net als bij de luchtvaartmaatschappijen konden we een consolidatie van de sector zien.*

> **Luchtvracht verkeert niet in crisis**

(bron Le Journal du Dimanche) 12 april - (...) Als de belangrijkste luchtvrachthub in Europa heeft Roissy 80 posities voor vrachtvliegtuigen in een gebied dat overeenkomt met een terminal met 45 miljoen passagiers. Luchtvracht is slechts goed voor 2% van het volume van de goederen die wereldwijd worden vervoerd", erkent Edward Arkwright, uitvoerend directeur van ADP, "maar in termen van waarde vertegenwoordigt het 35%. **"Alles wat duur is wordt gevlogen: vliegtuigonderdelen, nieuwe mobiele telefoons, computers, racepaarden en natuurlijk luxe accessoires die in Frankrijk worden gemaakt.**

Voor de grote huizen is de vrachtterminal in het weekend zelfs het drukst. "Gemaakt tijdens de week worden de goederen tussen zaterdag en zondag rechtstreeks naar Azië gestuurd", legt Henri Le Gouis, directeur van Bolloré Logistics voor Europa, uit. (...)

De economische activiteit in Azië begint weer aan te trekken", legt Édouard Mathieu, cargo manager bij ADP, uit. "De vraag is er naar verse producten, maar ook naar industriële componenten, luxegoederen, enz. ». (...) **Air France heeft zich ook opnieuw gelanceerd in het spel.** Op dinsdag zal de Franse luchtvaartmaatschappij een nieuwe vlucht uitvoeren met een passagiersvliegtuig vol met goederen - van het ruim tot in de cabine - met pakketten medische apparatuur die tussen de stoelen, bovenop en zelfs in de bagagecompartimenten vastzitten. Deze route Hong Kong-Parijs-Hongkong markeert ook de terugkeer van Air France's vrachtactiviteiten met China (...) verklaart Christophe Boucher, Air France's Cargo Director, een activiteit die vorig jaar 800 miljoen euro

aan inkomsten genereerde.

Deze inkomsten zijn van strategisch belang voor bedrijven die moeite hebben met het vinden van cashflow, die in een ongekende wereldwijde crisis verzeild zijn geraakt en die, net als Air France, veroordeeld zijn om financiële steun van de staat te vragen. In deze context is de prijs per vervoerde kilo - tussen € 1,50 en € 2,50 - een onschatbare bron van contant geld geworden. **Tientallen luchtvaartmaatschappijen hebben besloten hun passagiersvliegtuigen met vracht te laten vliegen.** "Dit vereist soms onderhandelingen over speciale vergunningen met regeringen, omdat de slots voor het passagiersvervoer niet dezelfde zijn als voor het vrachtvervoer", zegt Mathias Lepeut, hoofd van de vrachtactiviteiten voor Qatar Airways in Europa. **Voor de luchtvaartmaatschappijen is de exploitatie van deze vliegtuigen en hun piloten rendabeler dan de stilstand. Maar bovenal zal het in bedrijf houden van vloten en bemanningen het herstel vergemakkelijken, de dag dat de wereldwijde gezondheidscrisis ten einde komt.**

***Mijn commentaar:** Om de impact van de crisis te visualiseren, adviseer ik om naar de website van FlightRadar24 te gaan.*

Het resultaat is stichtelijk. Het aantal vluchten tussen Europa en Azië is zeer laag en de meeste daarvan zijn vrachtluchten.

> **Boeing 737 Max Certificatievlucht Teruggeduwd door FAA**

(bron: Avions légendaires) 9 april - Het lot eist echt zijn tol van de Amerikaanse fabrikant en zijn boot met één gangpad. **Aanstaande dinsdag 7 april 2020 kondigde de Federal Aviation Administration aan dat de vlucht van de nieuwe certificering van de familie 737 Max op zijn vroegst volgende maand zou plaatsvinden.** Volgens de vliegtuigfabrikant zal deze aankondiging het mogelijk maken om twee kleine defecten die onlangs zijn ontdekt, te corrigeren. Officieel hoopt Boeing nog steeds op een terugkeer naar een normale situatie tegen het einde van het voorjaar. (...)

Boeing maakte van deze FAA aankondiging gebruik om de ontdekking van twee technische punten in de MCAS-software te onthullen die geüpdatet moesten worden. Het is goed dat de ingenieurs en technici een paar dagen uitstel krijgen voor de certificeringsvlucht. Een daarvan **betreft een klein maar zeer reëel risico op onbedoelde uitschakeling van de automatische piloot tijdens de landingsfase.** (...)

Ter herinnering, deze certificeringsvlucht is uitgesteld tot mei 2020 en

betreft alleen de 737 Max 7, 737 Max 8 en 737 Max 9. En dat geldt zowel voor de klassieke commerciële versies als voor de BBJ Max zakenjets, want uiteindelijk is het alleen maar een kwestie van verschillen in de inrichting. De nieuwe 737 Max 10 is niet in de lus omdat zijn certificering op dit moment gewoonweg niet mogelijk is: hij heeft zijn eerste vlucht nog niet gemaakt. De eerste vlucht zal naar verwachting plaatsvinden tussen het late voorjaar en het begin van de zomer, als alles goed gaat.

Mijn commentaar: Zal de B737 Max kunnen vliegen als de luchtvaartactiviteit wordt hervat?

In het geval van een langzaam herstel zal de behoefte aan nieuwe vliegtuigen worden verminderd. Airbus zou dan kunnen voldoen aan het merendeel van de eisen die aan kortereafstandsvliegtuigen worden gesteld.

Als de B737 Max het rendez-vous mist, kan dat catastrofaal zijn voor Boeing.

IATA bereidt de terugvordering voor en roept op tot coördinatie > IATA bereidt de terugvordering voor en roept op tot coördinatie

(bron: Le Journal de l'Aviation) 7 april - Terwijl de IATA de regeringen en de regelgevende instanties blijft oproepen om de beloofde steunmaatregelen zeer snel in te voeren, wil zij het luchtvervoer voorbereiden op het herstel. (...)

Een van de eerste aspecten die aan de orde zullen moeten komen, is van technische aard. **Hoe langer de operaties worden stopgezet, hoe moeilijker het zal zijn om opnieuw te starten.** Dit geldt met name voor vliegtuigen, maar niet alleen. **Onderhandelingen met de regelgevende instanties zijn daarom van het grootste belang om het eventuele verstrijken van personeelsvergunningen, luchtwaardigheidscertificaten, enz. te kunnen beheren.** "We zullen serieuze en open discussies met de regelgevers moeten voeren om ervoor te zorgen dat alle regelgevingsaspecten veilig zijn. We zullen serieuze en open discussies moeten voeren met de regelgevers om ervoor te zorgen dat alle regelgevende aspecten veilig zijn. We hebben de industrie nog nooit op deze schaal tegengehouden, dus dit zal de eerste keer zijn dat we bijna alles weer aan de praat krijgen. » **De andere onbekende is "de aanpassing van de luchtvaartindustrie aan de post-Covid-feitelijkeheid".** De IATA is zich ervan bewust dat de autoriteiten ervoor zullen willen zorgen dat alles in het werk wordt

gesteld om een hervatting van de pandemie te voorkomen. China heeft al beperkingen opgelegd die op het hoogtepunt van de epidemie nog niet eens van kracht waren, en **wil dat er onderhandeld wordt over de maatregelen die zij nodig achten en dat deze gecoördineerd worden, of het nu gaat om het uitvoeren van nieuwe controles, het nemen van de temperatuur van de passagiers of andere maatregelen.** (...)

Mijn opmerking: nu we uit de crisis komen, kan aan gezondheidskwesties evenveel belang worden gehecht als aan milieuoverwegingen.

De luchtvaartsector zou er goed aan doen om op beide gebieden gecoördineerde beslissingen te nemen.

> **Er zullen weer betere dagen komen...**

(bron Le Journal de l'Aviation) 7 april - De tijd heeft stilgestaan voor het wereldwijde luchtvervoer en de onzekerheden over het herstel veranderen van dag tot dag in pessimisme, zodat veel zorgen lijken op te bouwen voor de industrie en ook al is IATA bijzonder proactief met luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, overheden en gezondheidsautoriteiten.

Alleen in theorie is **de vraag niet** verdwenen, maar het **blijft nauw verbonden met de opheffing van reisverboden en -beperkingen in de hele wereld, terwijl er geen vaccin of antivirale behandeling bestaat om het coronavirus te bestrijden, en met de gevolgen van de economische crisis voor de passagiers.**

Het is dan ook begrijpelijk dat niet alle luchtvaartmaatschappijen in de wereld in hetzelfde schuitje zitten en dat dit herstel sterk afhankelijk is van de aard van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen. **Een luchtvaartmaatschappij die gespecialiseerd is in point-to-point vluchten op het hele continent** (zoals de belangrijkste low-cost carriers ter wereld) **zal logischerwijs minder duurzaam worden getroffen dan een luchtvaartmaatschappij met een bedrijfsmodel dat sterk is blootgesteld aan intercontinentale vluchten** (zoals de belangrijkste traditionele maatschappijen).

Erger nog, verwijzend naar eerdere economische crises die grote gevolgen hebben gehad voor het luchtvervoer, werden veel passagiers die voor zakelijke doeleinden reisden door hun maatschappij telkens met één cabine gedegradeerd, wat een aanzienlijke impact had op de inkomsten van de luchtvaartmaatschappijen op langeafstandsroutes, waarbij de "high-contribution"-passagiers een belangrijke bijdrage leverden aan de commerciële duurzaamheid van dit type vlucht. Deze keer is er

echter ook **een andere kwestie die rechtstreeks betrekking heeft op het gedrag van de passagiers, dat in de komende maanden kan veranderen**. Het beeld van de passagier die in deze tijden van covid-19 beperkt is tot een overvolle cabine is nog nooit zo ver van idyllisch geluk geweest, ook al zijn de laatste EASA-instructies gericht op het beperken van de risico's van besmetting in de cabine (stoppen van recirculerende lucht, advies over de verdeling van de passagiers voor een grotere afstand...) welkom, maar uiteraard van voorbijgaande aard. Een ander voorbeeld is dat **veel reizigers wellicht veel meer de voorkeur geven aan rechtstreekse vluchten, een trend die noodzakelijkerwijs ten koste gaat van economische modellen die gebaseerd zijn op aansluitende hubs** (en dus ook weer van de grote traditionele luchtvaartmaatschappijen).

Het is duidelijk dat de crisis die voor het luchtvervoer begint, niet zal eindigen met de hervatting van een groot deel van hun vluchtschema. Maar zoals koningin Elizabeth II zojuist heeft aangekondigd, zullen er "betere dagen komen".

Mijn commentaar: Hoe zal het luchtverkeerslandschap er in 2021 uitzien?

Zullen de passagiers hun gedrag veranderen? Zal het aantal zakenreizen afnemen door het toenemende gebruik van videoconferencing? Zullen we een versnelling van de consolidatie zien? Wordt het voeden van hubs door goedkope dragers de norm? Zal er een daling zijn in het hubmodel ten gunste van directe verbindingen?

Niemand heeft het antwoord, maar al deze onderwerpen liggen op de tafel van de luchtvaartmaatschappijen. Er zullen betere dagen komen... voor luchtvaartmaatschappijen die zich snel kunnen aanpassen.

Beurspersoverzicht ...

> Olie: "historische" overeenkomst tussen exporterende landen voor een daling van de productie

(bron Capital) 13 april - **Olie-exporterende landen, onder leiding van Saoedi-Arabië en Rusland, zijn op zondagavond overeengekomen om (...) de olievoorziening te verminderen met 9,7 miljoen vaten per dag (mbd) in mei en juni**, kondigde de Organisatie van Olie-exporterende Landen (Opep) aan.

De secretaris-generaal van Opec, Mohammed Barkindo, verwelkomde

een "historische aanpassing" in de productie en zei dat de vermindering "de grootste in volume en de langste in duur" zou zijn die ooit door het kartel en zijn partners is uitgevoerd. **De organisatie** onder leiding van Saoedi-Arabië, die de afgelopen twee jaar met Rusland heeft samengewerkt, **is van plan deze quota's tot mei 2022 toe te passen en ze in de tweede helft van 2020 te verhogen tot 7,7 miljoen mbd en vervolgens tot 5,8 miljoen mbd.**

Terwijl de wrijvingen tussen Ryad en Moskou, die in een oorlog van prijzen en marktaandelen waren begonnen, deze laatste weken hadden gedomineerd, is het een geschil met Mexico dat sinds donderdag het door de meerderheid van de producenten gewenste antwoord heeft geblokkeerd.

Mexico vond de inspanning die hem werd opgeëist overdreven, terwijl de regering zwaar investeerde om de productie weer op gang te brengen. Uiteindelijk lijkt het land tevreden te zijn, want de Opep heeft zijn doelstelling van 10 mbd voor mei en juni iets naar beneden bijgesteld. (...)

"De **olieprijzen zullen zich stabiliseren**, de oliemarkt zal zich stabiliseren en (het) zal de basis vormen voor financieel, commercieel en economisch herstel in een post-pandemische wereld", aldus president Nicolas Maduro. **Analisten waren daar minder zeker van** en verwelkomden een ongekende inspanning van de producenten, maar **wezen erop dat de opslagcapaciteit verzadigd was** en dat de prijs per vat voorlopig nog onder druk zou blijven staan. (...)

***Mijn commentaar:** De olieproducerende landen hadden geen keus. Ze moesten hun productie verminderen, anders was het onmogelijk geweest om hun productie op te slaan.*

Het bonusartikel...

> Edgar Morin: "We moeten met onzekerheid leven."

(bron Le journal CNRS) 6 april - De filosoof Edgar Morin. "Ik zeg niet dat ik de huidige epidemie voorzag, maar ik zeg al enkele jaren dat we ons met de achteruitgang van onze biosfeer moeten voorbereiden op rampen. "

Beperkt tot zijn huis in Montpellier, blijft de filosoof Edgar Morin trouw aan zijn globale visie op de maatschappij. De epidemische crisis, zegt hij, moet ons leren de wetenschap beter te begrijpen en met onzekerheid te leven. En om een vorm van humanisme te herontdekken.

De coronaviruspandemie heeft de wetenschap weer in het centrum van de maatschappij geplaatst. Komt de maatschappij getransformeerd te voorschijn?

Edgar Morin: Wat mij opvalt is dat een groot deel van het publiek de wetenschap beschouwt als de opslagplaats van absolute waarheden, onweerlegbare beweringen. En iedereen was gerustgesteld om te zien dat de president zich had omringd met een wetenschappelijke raad. Maar wat is er gebeurd? Al snel werd duidelijk dat deze wetenschappers zeer verschillende en soms tegenstrijdige standpunten verdedigen, of het nu gaat om de te nemen maatregelen, de mogelijke nieuwe middelen om te reageren op de noodsituatie, de geldigheid van dit of dat geneesmiddel, de duur van de uit te voeren klinische proeven... Al deze controverses brengen twijfel in de hoofden van de burgers.

Zegt u dat het publiek het vertrouwen in de wetenschap dreigt te verliezen?

E.M. : Nee, als ze begrijpen dat de wetenschap leeft en vooruitgaat door middel van controverse. In de debatten over chloroquine is bijvoorbeeld de vraag naar het alternatief tussen urgentie of voorzichtigheid aan de orde gesteld. De wetenschappelijke wereld had al een sterke controverse meegemaakt toen AIDS in de jaren tachtig van de vorige eeuw opdook. Maar wat de filosofen van de wetenschap ons hebben laten zien is juist dat controverse een inherent onderdeel is van onderzoek. Het onderzoek heeft ze zelfs nodig om vooruitgang te boeken.

Helaas hebben maar weinig wetenschappers Karl Popper gelezen, die vaststelde dat een wetenschappelijke theorie alleen zo is als ze kan worden weerlegd, Gaston Bachelard, die het probleem van de complexiteit van kennis aan de orde stelde, of Thomas Kuhn, die duidelijk liet zien dat de geschiedenis van de wetenschap een discontinu proces is. Te veel wetenschappers zijn zich niet bewust van de bijdrage van deze grote epistemologen en werken nog steeds vanuit een dogmatisch standpunt.

Zal de huidige crisis deze visie op de wetenschap veranderen?

E.M. : Ik kan het niet voorspellen, maar ik hoop dat het zal dienen om te onthullen in hoeverre de wetenschap complexer is dan we zouden willen geloven - dat we aan de kant staan van degenen die het als een catalogus van dogma's zien, of degenen die wetenschappers zien als niets meer dan zoveel Diafovirusen (een charlatan in Molière's *Le Malade Imaginaire*) die elkaar voortdurend tegenspreken...

Ik hoop dat deze crisis zal dienen om te laten zien dat de wetenschap iets ingewikkelder is dan we willen geloven. De wetenschap is een menselijke realiteit die, net als de democratie, gebaseerd is op het debat over ideeën, hoewel de wijze waarop ze wordt gecontroleerd

strenger is. Desondanks zijn de grote geaccepteerde theorieën vaak dogmatisch, en de grote vernieuwers hebben altijd moeite gehad om hun ontdekkingen erkend te krijgen. De episode die we vandaag meemaken kan daarom het juiste moment zijn om burgers en onderzoekers zelf bewust te maken van de noodzaak om te begrijpen dat wetenschappelijke theorieën niet absoluut zijn, zoals de dogma's van religies, maar biologisch afbreekbaar.

De gezondheidsramp, of de ongekende situatie van insluiting die we op dit moment meemaken: wat vindt u opvallender?

E.M.: Het is niet nodig om een hiërarchie aan te brengen tussen deze twee situaties, aangezien ze chronologisch met elkaar verbonden zijn en leiden tot een crisis waarvan kan worden gezegd dat het een crisis van de beschaving is, omdat het ons dwingt om ons gedrag te veranderen en ons leven te veranderen, zowel lokaal als wereldwijd. Dit alles is een complex geheel. Als we het vanuit een filosofisch oogpunt willen bekijken, moeten we proberen het verband te leggen tussen al deze crises en vooral nadenken over de onzekerheid, die het hoofdkenmerk ervan is.

Wat heel interessant is aan de coronaviruscrisis is dat we nog steeds geen zekerheid hebben over de oorsprong van dit virus, noch over de verschillende vormen ervan, de populaties die het aanvalt, de mate van schadelijkheid... Maar we ervaren ook grote onzekerheid over alle gevolgen van de epidemie op alle gebieden, zowel op sociaal als op economisch gebied.

Maar hoe denk je dat deze onzekerheden het verband vormen tussen al deze crises?

E.M.: Omdat we moeten leren ze te accepteren en ermee te leven, terwijl onze beschaving ons de behoefte heeft bijgebracht aan steeds grotere zekerheden over de toekomst, vaak illusoir, soms frivool, wanneer we nauwkeurig zijn beschreven wat er in 2025 met ons zal gebeuren! De komst van dit virus zou ons eraan moeten herinneren dat onzekerheid een onneembaar onderdeel van de menselijke conditie blijft. Alle sociale verzekeringen die u kunt afsluiten zullen nooit kunnen garanderen dat u niet ziek wordt of dat u gelukkig getrouwd bent! We proberen ons te omringen met zoveel mogelijk zekerheden, maar leven betekent varen in een zee van onzekerheid, door eilandjes en archipels van zekerheden waarop we onze voorraden nemen...

Dat is je eigen levensregel?

E.M. : Het is eerder het resultaat van mijn ervaring. Ik ben getuige geweest van zoveel onvoorziene gebeurtenissen in mijn leven - van het sovjetverzet in de jaren dertig tot de val van de USSR, om maar van twee onwaarschijnlijke historische gebeurtenissen te spreken voordat ze plaatsvonden - dat het deel uitmaakt van mijn manier van zijn. Ik leef niet in permanente angst, maar ik verwacht dat er min of meer

catastrofale gebeurtenissen zullen plaatsvinden. Ik zeg niet dat ik de huidige epidemie voorzag, maar ik zeg bijvoorbeeld al enkele jaren dat we met de achteruitgang van onze biosfeer voorbereid moeten zijn op rampen. Ja, dit maakt deel uit van mijn filosofie: "Verwacht het onverwachte".

"We proberen ons te omringen met een maximum aan zekerheden, maar leven is navigeren in een zee van onzekerheden, door eilandjes en archipels van zekerheden waarop we vertrouwen... Bovendien maak ik me zorgen over het lot van de wereld nadat ik in 1960, toen ik Heidegger las, heb begrepen dat we in een globaal tijdperk leven, en dan in 2000 dat globalisering een proces is dat evenveel schade kan aanrichten als goed. Ik stel ook vast dat de ongecontroleerde ontketening van de techno-economische ontwikkeling, gedreven door een onbegrensde zucht naar winst en begunstigd door een veralgemeend neoliberal beleid, schadelijk is geworden en allerlei crises veroorzaakt. Vanaf dat moment ben ik intellectueel bereid om het onverwachte onder ogen te zien, om de confrontatie aan te gaan met omwentelingen.

Als je het bij Frankrijk houdt, hoe beoordeelt u dan het beheer van de epidemie door de overheid?

E.M. : Ik betreur het dat bepaalde behoeften zijn ontkend, zoals de noodzaak om een masker te dragen, alleen maar om... het feit te maskeren dat er geen waren! Er is ook gezegd: tests zijn nutteloos, alleen om te verbergen dat we ze ook niet hadden. Het zou menselijk zijn om te erkennen dat er fouten zijn gemaakt en dat we deze zullen corrigeren. Verantwoordelijkheid betekent dat men zijn fouten erkent. Dat gezegd hebbende, merkte ik op dat president Macron in zijn eerste crisistoespraak niet alleen over bedrijven sprak, maar ook over werknemers en arbeiders. Dat is een eerste verandering. Laten we hopen dat hij zich eindelijk zal bevrijden van de financiële wereld: hij noemde zelfs de mogelijkheid om het ontwikkelingsmodel te veranderen?

Gaan we dan op weg naar economische verandering?

E.M.: Ons systeem dat gebaseerd is op concurrentievermogen en winstgevendheid heeft vaak ernstige gevolgen voor de arbeidsomstandigheden. De massale praktijk van telewerken, die een gevolg is van opsluiting, kan helpen om het functioneren van bedrijven die nog te hiërarchisch of autoritair zijn, te veranderen. De huidige crisis kan ook de terugkeer naar de lokale productie en de stopzetting van de hele wegwerpindustrie versnellen, waardoor ambachtslieden en buurtwinkels weer aan het werk gaan. In een tijd waarin de vakbonden zeer zwak zijn, zijn het al deze collectieve acties die van invloed kunnen zijn op de verbetering van de arbeidsomstandigheden.

Is er sprake van een politieke verandering, waarbij de relatie tussen het

individu en het collectief wordt getransformeerd?

E.M.: Individuele belangen hebben alles gedomineerd, en nu ontwaakt de solidariteit. Kijk naar de ziekenhuiswereld: deze sector was in een staat van diepe verdeeldheid en ontevredenheid, maar gezien de instroom van zieken toont hij een buitengewone solidariteit. Zelfs toen de bevolking opgesloten was, begrepen ze dit toen ze 's avonds applaudisseerden voor al die mensen die toegewijd zijn en voor hen werken. Dit is ongetwijfeld een moment van vooruitgang, in ieder geval op nationaal niveau.

Ik zeg niet dat het verstandig is om je hele leven in je kamer te blijven, maar al was het maar vanwege de manier waarop we consumeren of eten, deze opsluiting is misschien het moment om ons te ontdoen van al deze industriële cultuur, waarvan de ondeugden welbekend zijn.

Helaas kunnen we niet spreken van een ontwaken van menselijke of planetaire solidariteit. Toch werden wij, mensen uit alle landen, al geconfronteerd met dezelfde problemen ten aanzien van de aantasting van het milieu of het economische cynisme. Aangezien we vandaag allemaal opgesloten zitten, van Nigeria tot Nieuw-Zeeland, moeten we ons realiseren dat ons lot met elkaar verbonden is, of we dat nu leuk vinden of niet. Dit zou een tijd zijn om ons humanisme op te frissen, want zolang we de mensheid niet zien als een gemeenschap van het lot, kunnen we regeringen niet dwingen om op een vernieuwende manier te handelen.

Wat kunnen we van u als filosoof leren om door deze lange periodes van opsluiting heen te komen?

E.M. : Het is waar dat voor velen van ons die een groot deel van hun leven buitenshuis leven, deze plotselinge opsluiting een vreselijk ongemak kan zijn. Ik denk dat het een gelegenheid kan zijn om na te denken, om ons af te vragen wat frivool of nutteloos is in ons leven. Ik zeg niet dat het verstandig is om je hele leven in je kamer te blijven, maar ook al gaat het alleen maar om de manier waarop we eten of drinken, het is misschien wel de tijd om ons te ontdoen van al die industriële cultuur waarvan we de ondeugden kennen, de tijd om ons ervan te ontdoen. Het is ook een gelegenheid om ons permanent bewust te worden van deze menselijke waarheden die we allemaal kennen, maar die in ons onderbewustzijn worden verdrongen: dat liefde, vriendschap, communie en solidariteit de kwaliteit van het leven vormen. ♦

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM sloot op donderdag 9 april op 5.276 euro (de beurs was gesloten op vrijdag 10 en maandag 13 april). **Het steeg met 3,09%**. Bij het begin van de coronavirus epidemie was het 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 8,97 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

Brent ruwe olie (Noordzee) staat op \$32 per vat, onderaan \$2 deze week. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, was het 69 dollar. Deskundigen zijn van mening dat, na de overeenkomst tussen Opep en Rusland, de prijs ervan zou moeten stijgen.

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](#). 10357 mensen ontvangen dit persoverzicht live