

e regering moet van Air France eisen dat zij een ecologisch overgangscontract ondertekent...



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°752, 20 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 artikel met een breed overzicht van de Europese luchtvaartmaatschappijen.

Ik kondig aan dat de jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op dinsdag 26 mei 2020 om 14.30 uur in de Parijse rue de Paris 45, 95747 Roissy CDG, Cedex, zonder de fysieke aanwezigheid van aandeelhouders of andere personen die gerechtigd zijn om deel te nemen. Het zal live worden uitgezonden via een webcast op de website van de Groep.

U kunt de UNIVERSAL REGISTRATIE DOCUMENT 2019 al vinden op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina met financiële informatie. Het bevat met name de resoluties die aan de aandeelhouders ter stemming zullen worden voorgelegd. U vindt de link naar dit document ook op de startpagina van mijn blognavigatiesite.

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

Persoverzicht van maandag

> De regering moet van Air France eisen dat het een ecologisch overgangcontract ondertekent...

(bron Le journal du dimanche) 17 april - INTERVIEW - **EP-lid Pascal Canfin (Renew), voorzitter van de Commissie milieubeheer van het Europees Parlement, is van mening dat de Franse staat milieugaranties moet nemen alvorens financiële steun te verlenen aan grote groepen in moeilijkheden, met name Air France.** Hij is van mening dat het essentieel is om "een ecologisch overgangcontract te ondertekenen" met de luchtvaartmaatschappij, aangezien het ontwerp van de wijzigingswet voor de financiën op vrijdag in de Nationale Vergadering wordt besproken. (...)

Moet de staat Air France redden, die in grote moeilijkheden verkeert in het licht van de crisis?

Het is duidelijk dat **we Air France moeten redden**, dat een structurerend bedrijf is in termen van soevereiniteit. Aan de andere kant moeten we niet de fouten herhalen die we in 2009 hebben gemaakt, toen we bedrijven tijdens de financiële crisis hebben gered zonder hun economisch model te heroriënteren op een traject dat verenigbaar is met de strijd tegen de klimaatverandering. Het is belangrijk dat **de regering** zegt dat zij het nodige geld op tafel zal leggen om Air France te redden, maar tegelijkertijd **moet zij aankondigen dat zij van het bedrijf zal eisen dat het een ecologisch overgangcontract ondertekent waarin staat hoe Air France zijn economisch model gaat veranderen om het in overeenstemming te brengen met de verplichtingen van de Europese Green Deal, het Akkoord van Parijs en de koolstofneutraliteit.** (...)

Hoe stel je je zo'n contract voor?

Dit ecologische overgangcontract zal de afstemming van de bedrijfsstrategie op de koolstofneutraliteit moeten weerspiegelen. **In het geval van Air France gaat het bijvoorbeeld om herstructurering van routes, investeringen in alternatieve brandstoffen en elektrische vliegtuigen, voornamelijk voor kortereafstandsvluchten, kwaliteitsvolle koolstofcompensatie en uiteindelijk steun voor een hogere belasting op het luchtvervoer.** Want de grote paradox is dat het luchtvervoer weinig belasting betaalt, maar wel een zeer grote verbruiker van overheidsuitgaven wordt. Het is dan ook onvoorstelbaar dat deze sector een soort verstekeling blijft die weigert belasting te betalen, maar het geld van de belastingbetaler komt vragen wanneer hij het nodig heeft. (...)

We moeten niet denken in termen van dwang, maar in termen van innovatie die een doorlooptijd zal geven. Dit is wat we verwachten van Air France, maar ook van Airbus. Luchtvaartmaatschappijen zijn vanuit technologisch oogpunt afhankelijk van de fabrikanten en vanuit het oogpunt van de markt en de vraag van de luchtvaartmaatschappijen. **In het ecologische overgangscontract moet Air France zich ertoe verbinden onderzoek te financieren en, eenmaal op de markt, koolstofvrije vliegtuigen aan te schaffen. Dit geeft Airbus een garantie op zijn orders.**

Kunnen we ons een dergelijke overeenkomst buiten het Europese kader voorstellen?

De vraag rijst in precies dezelfde bewoordingen in andere Europese landen waarvan de luchtvaartmaatschappijen overheidssteun nodig hebben. Dit is dus duidelijk een Europese kwestie. De Commissie moet een referentiekader opstellen dat als leidraad dient voor de lidstaten bij hun overheidsparticipaties in bedrijven die een bijzondere impact hebben op het klimaat: energie, de auto-industrie en de luchtvaartsector, om het eenvoudig te zeggen. (...)

Mijn opmerking: Om bij te dragen aan de strijd tegen de opwarming van de aarde lijkt de uitvoering van een ecologisch overgangscontract legitiem. Maar bovenal moet het realistisch zijn. Een aantal van de voorstellen van het lid van het Europees Parlement is twijfelachtig.

Ten eerste is het ontoelaatbaar om te vragen om investeringen in elektrische korteafstandsvliegtuigen. Ik heb de gelegenheid gehad om met specialisten te praten, of het nu gaat om motorfabrikanten, vliegtuigfabrikanten of wetenschappers. Ze zijn unaniem: het zal onmogelijk zijn om met een elektrisch vliegtuig met meer dan 10 of 15 zitplaatsen te vliegen.

Wat betreft alternatieve brandstoffen zijn er oplossingen, maar die hebben een groot nadeel: de kosten van deze brandstoffen zullen twee tot drie keer zo hoog zijn als de kosten van kerosine. De investeringen die nodig zijn om deze brandstoffen op grote schaal te produceren zijn aanzienlijk en de fabrikanten zullen alleen bereid zijn te investeren als ze er zeker van zijn dat ze hun productie kunnen verkopen. Het is dus aan de staten om bindende normen vast te stellen voor het gebruik van alle luchtvaartmaatschappijen in de wereld, tenzij de Europese luchtvaartmaatschappijen worden gestraft.

Ten slotte blijkt uit de bewering dat energie, de automobiel- en de luchtvaartsector de grootste invloed hebben op het klimaat, een gebrek aan inzicht in het onderwerp. Het internet en het zeevervoer zijn ook

grote energieverbruikers.

De luchtvaartmaatschappijen zijn bereid hun steentje bij te dragen, zoals blijkt uit de toezeggingen die in het internationale CORSIA-programma zijn gedaan. Maar elk van de sectoren die verantwoordelijk zijn voor de opwarming van de aarde moet zijn bijdrage leveren.

> KLM verveelt nog steeds Kamerleden met belastingontduiking door KLM-piloten

(bron NOS, vertaald met DeepL) 18 april - **Na de verbazing over de geplande verhoging van de bonus van Pieter Elbers, de CEO van de KLM, zijn parlementsleden nu erg geïrriteerd door KLM-piloten die geen belasting betalen in Nederland.** (...)

Uit onderzoek van Nieuwsuur blijkt dat ongeveer één op de tien KLM-piloten (350 van de 'meer dan drieduizend' volgens KLM) in het buitenland woont. Dit kan zeer gunstig zijn voor hun belastingaangiftes. (...)

Leden van de PvdA, de SP en de PvdD vinden dat het kabinet in ieder geval de luchtvaartmaatschappij ter verantwoording moet roepen. Zeker nu minister Hoekstra achter de schermen onderhandelt over miljarden aan staatssteun voor het bedrijf, dat in crisis verkeert vanwege het coronavirus. **Hoewel piloten dit volgens de wet mogen doen en de KLM de praktijk mag faciliteren, vindt de politiek dit moreel niet aanvaardbaar.**

Vandaag heeft KLM het plan om een hogere bonus uit te keren aan CEO Pieter Elbers geannuleerd. (...)

De leden van de Tweede Kamer willen in ieder geval voorwaarden stellen aan eventuele staatssteun aan de KLM. De kwestie van de piloten zal een van de vele gespreksonderwerpen zijn, maar niet het belangrijkste. **Sommige politici eisen van KLM ook de duurzaamheid of de terugkeer van ontslagen uitzendkrachten, in ruil voor steun.** (...)

De Tweede Kamer vindt het ondenkbaar dat piloten in het buitenland wonen en dus geen belasting betalen. (...)

Het opleggen van voorwaarden aan de KLM is precies wat de overheid gaat doen, zegt minister Hoekstra. "Aan de ene kant denk ik dat het waar is dat bedrijven die echt van vitaal belang zijn voor de Nederlandse economie bij ons terecht kunnen voor hulp, maatregelen en ondersteuning. Maar de keerzijde van de medaille is dat dit moet gebeuren op een manier die eerlijk en redelijk is voor de

belastingbetaler". (...)

Mijn commentaar: Het management van de groep Air France-KLM en Air France, evenals de leden van de Raad van Bestuur, hebben zich er sinds enkele weken toe verbonden hun beloning te verlagen in dezelfde verhoudingen als die van de werknemers. De afstemming van de CEO van KLM op deze beslissing heeft het mogelijk gemaakt een einde te maken aan de controverse die in Nederland was ontstaan na de aankondiging van een plan om zijn variabele deel te verhogen.

Belangrijker nog is dat de steun aan de KLM onderwerp is van verhitte discussies binnen de Tweede Kamer (het equivalent van de nationale vergadering in Frankrijk). De Nederlandse regering is een coalitieregering; zij heeft te maken met partijen die verschillende opvattingen hebben over de voorwaarden die aan het plan verbonden zijn om hun nationale bedrijf te ondersteunen.

De uitkomst van de debatten zal door de Franse beleidsmakers nauwlettend worden gevolgd. Een te groot verschil in de door de twee staten opgelegde voorwaarden zou een bron van spanning kunnen zijn binnen de groep Air France-KLM. Bovendien lijkt het verstandig dat deze voorwaarden dicht in de buurt komen van de voorwaarden die aan de belangrijkste Europese concurrenten worden opgelegd, zodat de concurrentie niet wordt verstoord.

> **Air France is van plan om vanaf juli 30% van zijn vluchten uit te voeren**

(bron BFM TV) 18 april - **Air France werkt aan een scenario voor een zeer geleidelijke hervatting van haar activiteiten.** Vanaf maandag 11 mei zal de nationale luchtvaartmaatschappij eerst het aantal vluchten tussen Parijs en de drie Franse luchthavens die zij ondanks de beperking blijft bedienen: Nice, Toulouse en Marseille.

Andere Franse steden zouden opnieuw vanuit de hoofdstad moeten worden bediend. Andere Franse steden zullen naar verwachting weer vanuit de hoofdstad worden bediend. Maar het is vooral vanaf juli dat de luchtvaartmaatschappij van plan is een versnelling hoger te gaan.

Volgens onze informatie moet het vluchtschema, dat momenteel beperkt is tot minder dan 5% van de capaciteit, worden verhoogd tot 30%. Een scenario dat de heropening van bepaalde grenzen veronderstelt, zowel binnen als buiten de Europese Unie.

Vandaag de dag biedt Air France een minimale dienstverlening in Europa met een vijftiental Europese bestemmingen met enkele vluchten

per week. Buiten de EU blijft

een zeer klein deel van de langeafstandsvloot Parijs verbinden met enkele grote steden (New York, Los Angeles, Montreal, Mexico City, Rio de Janeiro, Sao Paulo en Tokio) en drie steden in het Afrikaanse netwerk (Dakar, Cotonou en Abidjan). Een programma dat de Fransen in staat stelt om door te gaan met de repatriëring.

Air France heeft ook een programma voor territoriale continuïteit tussen het Franse vasteland en zijn overzeese gebieden (Cayenne, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre en Saint-Denis de La Réunion) in stand gehouden. Hoewel de beladingsgraad zeer laag is, blijft het vrachtvervoer op een hoog niveau.

Door de sluiting van de luchthaven Orly eind maart worden alle vluchten van en naar Parijs nu uitgevoerd vanuit of naar Roissy-Charles de Gaulle. (...)

***Mijn commentaar:** De laatste aankondigingen van de regering inspireren niet tot optimisme voor de hervatting van langeafstandsvluchten. Wanneer de hervatting van de kortereafstandsvluchten wel plaatsvindt, zal dit zeer geleidelijk gebeuren. De vraag is dan wanneer de luchthaven Orly weer opengaat.*

Is het verstandig om Orly te heropenen voor een paar vluchten? Terwijl de directeur van de luchthaven Orly hoopt op een heropening eind juni, raden anderen aan om te wachten tot de activiteit "aanzienlijk" is hersteld. In dat geval zouden de vluchten die vanaf Orly worden uitgevoerd, voor een paar weken of zelfs maanden naar Roissy worden gedeporteerd.

> Hoe Air France het onderhoud van zijn vliegtuigen aan de grond organiseert

(bron Europa1) 16 april - Het luchtverkeer is sinds het begin van de insluiting vrijwel stilgevallen door het coronavirus. Air France-KLM voert nu nog slechts enkele commerciële vluchten uit (5% van het normale verkeer), met name voor de repatriëring van Franse burgers uit het buitenland en vervolgens voor vrachtluchten voor het vervoer van medische apparatuur. **Ongeveer 180 van de 224 machines zijn stilgelegd.** De airstrips zijn parkeerplaatsen geworden. Ondertussen is de Franse vliegtuigbouwer, ook al is de hervatting van de normale activiteit nog ver weg, bezig met de voorbereiding van zijn vliegtuigen. **Ongebruikelijke onderhoudswerkzaamheden worden opgezet.**

Meer dan 120 vliegtuigen zijn aan de grond gehouden op de luchthaven Roissy Charles de Gaulle, de rest is verdeeld over Orly en

Toulouse", legt Géry Mortreux, de adjunct-directeur-generaal van Air France-KLM die verantwoordelijk is voor het onderhoud, uit. Haar belangrijkste missie: het beschermen van vliegtuigen die nooit zo lang stilstaan.

"Om het **vliegtuig te beschermen tegen verschillende fenomenen, corrosie en het verschijnen van bacteriën in de brandstof.**

Bijvoorbeeld om de door de piloten gebruikte sondeersystemen te beschermen door ze te voorzien van beschermingen om te voorkomen dat insecten hun nesten maken en, wanneer de werkzaamheden worden hervat, de informatie voor de piloten te verstoren".

Andere essentiële handelingen: het **verplaatsen van het vliegtuig, het starten van de motor, maar ook ervoor zorgen dat de wielen operationeel blijven.** "We moeten de wielen laten draaien, dus ofwel verplaatsen we het vliegtuig, maar dit is niet altijd mogelijk in de parkeerstand, ofwel gebruiken we een krik, zoals in een auto, om het landingsgestel op te tillen en te voorkomen dat de wielkast wordt beschadigd," voegt Géry Mortreux eraan toe.

De vliegtuigen blijven tussen één en drie maanden op de grond staan. **Elk vliegtuig heeft 150 uur onderhoud nodig. Ongeveer 1.000 Air France-medewerkers voeren om de beurt deze missie uit, dat wil zeggen acht keer minder personeel dan in normale tijden.**

> **Air France-KLM: Flying Blue loyaliteit verlengd**

(bron Air Journal) 16 april - Terwijl de Covid-19-pandemie het luchtvervoer heeft gedecimeerd, maakt het frequent flyer-programma van de groep Air France-KLM maar ook van de luchtvaartmaatschappijen Transavia, Aircalin, Kenya Airways en TAROM een gebaar. "De uitdagingen die voortvloeien uit de huidige situatie beperken uw reis om redenen die u niet in de hand hebt", wijst het programma in een verklaring op "de effecten van deze ongekende situatie op uw Elite Flying Blue-niveau". De **status van alle Flying Blue Elite-leden** "waarvan de kwalificatieperiode eindigt tussen maart 2020 en februari 2021" **wordt met nog eens 12 maanden verlengd, terwijl het verstrijken van de Miles voor alle Explorer-leden wordt opgeschort** "vanaf nu tot het einde van het jaar 2020". Flying Blue blijft "de ontwikkelingen op de voet volgen". (...)

Loyaliteitsprogramma's van andere luchtvaartmaatschappijen zoals Aeroflot, American Airlines, Delta Airlines, Emirates, Qantas, Qatar Airways of United Airlines hebben hun beleid ook versoepeld in het licht van de gezondheidscrisis.

> Air France: geen afstandsregel aan boord volgens Frankrijk 2

(bron: Air Journal) 19 april - In het nieuws over Frankrijk 2 zaterdagavond om 20.00 uur wees **een verslaggever van de zender** die overdag de vlucht van Air France Paris-Marseille nam, op **het ontbreken van enige afstand tussen de passagiers in het vliegtuig**. De vlucht was vol, met passagiers die alle stoelen bezetten. "Op de Parijs-Marseille die ik nam, waren alle passagiers zeer verrast om te zien dat de vlucht vol zat en dat er geen maatregelen werden genomen om de passagiers te scheiden", zei France 2 journalist Charlotte Gillard. "Wat verontrustend is, is dat tijdens de hele reis bij Roissy de afstanden worden gerespecteerd. Maar zodra we in het vliegtuig stapten, kregen we te horen dat de vlucht vol zat!... **We werden allemaal verrast, zittend, ineengedoken naast elkaar, meestal zonder maskers, en onze gezichten 30 centimeter verwijderd van die van onze buurman,**" voegt ze eraan toe.

Bovendien hebben de autoriteiten bij het instappen in Roissy-CDG geen enkele controle op het reiscertificaat uitgevoerd.

Apparté: geen attestcontrole om de redenen van de reis te verifiëren. Air France, gecontacteerd door France 2, zorgt ervoor dat alle maatregelen worden genomen "om de interactie en het contact" tussen de passagiers tijdens de vluchten zoveel mogelijk te beperken. Wanneer de passagiersaantallen het toelaten, is de afstand tussen de passagiers mogelijk, dankzij de onbezette middenstoel. Maar op sommige vluchten, die meer bezocht werden, zoals die tussen Parijs en Marseille gisteren zaterdag, was dit niet mogelijk ...

Mijn commentaar: In deze uitzonderlijke, ongekende situatie is het ieders verantwoordelijkheid om de nodige voorzorgsmaatregelen te nemen om te voorkomen dat het virus zich samenvat of wordt overgedragen.

Ik ben verbaasd over de opmerkingen van deze journalist. Het lijkt erop dat noch zij, noch een van de andere passagiers de situatie als gevaarlijk voor hun gezondheid beschouwde, aangezien niemand deze reis heeft opgegeven.

Sinds dit evenement heeft Air France het volgende persbericht gepubliceerd:

"In de overgrote meerderheid van de gevallen is de bezettingsgraad van onze vliegtuigen 30 tot 40%, wat ons in staat stelt de regels van de sociale afstand te respecteren", gaf het management van Air France op maandag 20 april aan. "Op een minderheid van de vliegtuigen, waarop

wij ons niet aan deze regels kunnen houden, verdelen wij maskers aan de ingang van het vliegtuig aan onze klanten die ze niet hebben. Deze maatregel, waar we al enkele dagen aan werken, is gisteren ingevoerd.

Er is geen precieze limiet van waaruit de maskers worden verdeeld. Dit is met name afhankelijk van de configuratie van het vliegtuig en de samenstelling van de passagiers (families worden bijvoorbeeld niet gescheiden).

> Corsair wil op 12 juni opnieuw starten (zonder de Boeing 747's), maar zal Orly open zijn?

(bron La Tribune) 20 april - Vastgelopen op de grond zoals de hele vloot sinds eind maart, **zullen de Boeing 747's van Corsair niet meer vliegen**. Hopelijk wordt op 12 juni de **hervatting van de vluchten van de Franse luchtvaartmaatschappij naar Frans West-Indië en het eiland Réunion alleen gedaan met de vijf Airbus A330's van de luchtvaartmaatschappij**. Terwijl ze aanvankelijk gepland stonden om de vloot tegen april 2021 te verlaten, zullen de drie B747's op het asfalt blijven staan en worden verkocht. (...)

Volgens Pascal de Izaguirre, CEO van Corsair, zou de sluiting van de 747's de rekeningen van het bedrijf in 2021 automatisch op groen zetten. Met de Covid-19-crisis is deze automatische omschakeling niet langer relevant, ook al zal dit de financiën sterk ontlasten. Want, zoals voor alle luchtvaartmaatschappijen, is het stopzetten van alle vluchten een zeer zware financiële klap. (...)

De onderneming wijst er echter op dat zij geen schulden heeft en zorgt ervoor dat zij een "zeer gezonde" kaspositie heeft. Het werd vorig jaar voor 37 miljoen euro geherkapitaliseerd door zijn aandeelhouder TUI, toen het 53% van zijn aandeel aan Intro Aviation verkocht. Aan het begin van het jaar bracht de verkoop van een A330 geld op. De aanstaande verkoop van de 747, waarvan de waarde voornamelijk afkomstig is van de motoren, zal ook extra geld opleveren. Het management zegt dat het interessante aanbiedingen heeft ontvangen. **Corsair profiteert van de dekking van de staat voor werktijdverkorting, die alle 1.200 werknemers betreft, en heeft onderhandeld over uitstel van de betaling van de huur van vliegtuigen, maar is tot dusver geweigerd zijn verzoeken om een door de staat gegarandeerde banklening in te dienen. (...) Met een eigen vermogen van minder dan de helft van het aandelenkapitaal komt Corsair niet in aanmerking**. Pascal de Izaguirre vraagt om een versoepeling van de criteria. (...)

Corsair is van plan zijn vluchten te hervatten op 12 juni naar Fort-de-

France met drie wekelijkse rotaties, Pointe-à-Pitre vijf keer per week en Saint-Denis de la Réunion vier keer per week. (...) De hervatting van de vluchten in juni veronderstelt uiteraard de heropening van de luchthaven van Zuid-Parijs, die sinds 31 maart gesloten is.

ADP staat momenteel niet op dit schema. "Op basis van de uitwisselingen die we met verschillende maatschappijen voeren, komen de hypothesen voorlopig samen voor een heropening van Orly tussen midden en eind juni, of ten vroegste begin juli", vertelde Régis Lacote, directeur van de luchthaven van Orly, aan La Tribune. (...)

Mijn opmerking: De situatie van Corsair is zorgwekkend, vooral omdat de huidige aandeelhouders niet geneigd lijken de nodige inspanningen te leveren om de onderneming aan de criteria voor het verkrijgen van leningen te laten voldoen.

> **Delta Airlines neemt 10 Airbus A350's over die door Latam zijn afgelast.**

(bron Actu-aero) 14 april - De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij **Delta Airlines heeft een order voor 10 A350** breedrompvliegtuigen **overgenomen** van de Europese fabrikant Airbus, **die oorspronkelijk bedoeld was voor Latam Airlines.** (...)

De eigendom van de 10 A350's in kwestie (5-900 en 5-1000) werd overgedragen aan de Delta-groep toen deze laatste in 2019 een aandeel van 20% in de Latam Airlines-groep verwierf, voor een totaal van 1,9 miljard dollar. Airbus wilde geen commentaar geven op deze informatie.

Latam heeft momenteel 15 A350-900's onder haar hoofdvlag.

Luchtvaartmaatschappijen en het ministerie van Financiën bereiken overeenstemming over steun voor het coronavirus > **Luchtvaartmaatschappijen en het ministerie van Financiën bereiken overeenstemming over steun voor het coronavirus**

(bron: The Hill) 14 april - **Schatkist secretaris Steven Mnuchin zei dat** hij en de afdeling "welkom het nieuws" dat **10 luchtvaartmaatschappijen** zijn overeengekomen om deel te nemen aan het programma. De luchtvaartmaatschappijen **hebben een deel van de 25 miljard dollar aan loonsubsidies aangevraagd.**

Het initiatief is ontstaan door de derde Coronavirus Recovery Bill en vereist dat luchtvaartmaatschappijen ermee instemmen geen vrije tijd

toe te kennen of de lonen van de werknemers tot 30 september te verlagen.

Alaska Airlines, Allegiant Air, American Airlines, Delta Airlines, Frontier Airlines, Hawaiian Airlines, JetBlue Airways, United Airlines, SkyWest Airlines en Southwest Airlines zullen allemaal deelnemen aan het programma, zei Mnuchin

.

(...)

Twee mensen die bekend zijn met de besprekingen vertelden CNBC dat de luchtvaartmaatschappijen al op dinsdag de details van de bijstand konden geven. **Het programma zal ook eisen dat de deelnemers 30 procent van de subsidies terugbetalen, zo** meldden bronnen de nieuwszender, ondanks bezwaren tegen de structurering van het stimuleringspakket in leningen. (...)

Mijn opmerking: op het eerste gezicht lijkt het bedrag aan subsidies dat aan Amerikaanse bedrijven wordt toegekend om een deel van de salarissen te betalen, enorm. In werkelijkheid gaat het om ten minste tien bedrijven, die 30% van de ontvangen bedragen moeten terugbetalen.

Concreet betekent dit dat de Amerikaanse overheid elk van de tien bedrijven gemiddeld 1,75 miljard (70% van 25 miljard, d.w.z. 17,5 miljard te verdelen) zal subsidiëren.

Bij deze bedragen komt nog eens 25 miljard aan door de overheid gegarandeerde leningen, volgens een mechanisme dat vergelijkbaar is met dat van de Europese Commissie.

Volgens de tot nu toe beschikbare informatie is het mogelijk dat de steun die door de verschillende EU-landen aan hun luchtvaartmaatschappijen wordt verleend, groter zal zijn dan de steun die door de Amerikaanse regering wordt verleend.

> Oostenrijk wil alle steun aan Austrian Airlines afhankelijk stellen van milieudoelstellingen

(bron: Le Journal de l'Aviation) 17 april - **De Lufthansa-groep onderhandelt inderdaad met de regering van elk van haar maatschappijen over steun om de middelen te krijgen om uit de crisis te geraken.** De onderhandelingen vorderen in alle vier de landen, waarbij België Brussels Airlines van zijn steun heeft verzekerd, net zoals Zwitserland de Zwitserse ...

In Oostenrijk is de regering ook bereid haar vlaggenschipbedrijf te

helpen, maar niet zonder verantwoording af te leggen aan de belastingbetaler: "Dit is een industrie die een speciale verantwoordelijkheid heeft om het klimaat te helpen beschermen, het is zinvol...om deze situatie te gebruiken om deze transformatie te ondersteunen", aldus de (groene) minister van Milieu Leonore Gewessler, geciteerd door Reuters. **Dit zou de vorm kunnen aannemen van een vermindering van het aantal korteafstandsvluchten** (die al voor de crisis was begonnen met de afschaffing van binnenlandse vluchten) **of een verhoogd gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof.**

Uiteraard moeten ook andere economische en werkgelegenheidsvoorwaarden aan de steun worden gekoppeld. Natuurlijk zouden ook andere economische en werkgelegenheidsvoorwaarden aan de steun moeten worden gekoppeld. Het voor deze steun beoogde bedrag is echter niet meegedeeld, Leonore Gewessler verwijst slechts naar "enkele honderden miljoenen euro's". (...)

***Mijn opmerking:** de meeste Europese landen zijn van plan om de toekenning van steun aan luchtvaartmaatschappijen afhankelijk te maken. De Europese Commissie zou er goed aan doen een gemeenschappelijk kader vast te stellen.*

> Noors zet zijn Zweedse en Deense entiteiten failliet: Frankrijk gespaard

(bron La Tribune) 20 april - **Als de Noorse Air Shuttle groep de crisis in het luchtvervoer overleeft, zal het er vrij dunnetjes uitkomen.** De groep, die midden in de crisis zit om de zware verliezen te beperken die inherent zijn aan een kolossale schuld, en die bestaat uit verschillende dochterondernemingen die in verschillende landen zijn gevestigd en hetzelfde commerciële merk (**Noors**) dragen, **kondigde maandag het faillissement aan van vier van zijn entiteiten die in Zweden en Denemarken zijn gevestigd.** Als gevolg daarvan **zijn bijna 4.700 zeevarenden die voor de dochterondernemingen werkten, werkloos geworden.** Zij zijn gevestigd in Zweden, Denemarken, Finland, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. **De ongeveer 700 piloten en 1.300 bemanningsleden die deze keer in Noorwegen, Frankrijk en Italië gestationeerd zijn, zijn niet betrokken.** Voorlopig althans. De activiteiten van deze drie landen worden in feite uitgevoerd door de Noorse luchtvaartmaatschappij van de groep. Zij heeft onlangs een garantie van 90% van de Noorse staat gekregen om tot 3 miljard NOK (ongeveer 270 miljoen EUR) te kunnen

lenen van banken. De Deense en Zweedse staten hebben de steun geweigerd. (...)

Naast de weigering om zijn ondernemingen te helpen, wordt het faillissement van de Zweedse en Deense dochterondernemingen van de groep gerechtvaardigd door het feit dat het management in Zweden en Denemarken geen effectief werktijdverkortingsmechanisme heeft, zoals bijvoorbeeld het geval is in Frankrijk, waar de kosten van de werktijdverkortings door de staat worden gedragen. In Noorwegen werken meer dan 280 mensen in Frankrijk, voornamelijk piloten en cabinepersoneel.

Het lot van de op twee na grootste lagekostengroep van Europa ligt nu grotendeels in handen van zijn schuldeisers: Noorwegen heeft aangeboden zijn schulden en financiële verplichtingen geheel of gedeeltelijk om te zetten in aandelen. Een buitengewone algemene vergadering zal hierover op 4 mei stemmen. Het bedrijf is meer dan 3 miljard euro verschuldigd.

***Mijn opmerking:** de problemen van Noorwegen dateren van voor de gezondheids crisis. De voorgenomen maatregelen ter ondersteuning van de grote luchtvaartmaatschappijen (de IAG-groep, de Lufthansa-groep, de Air France-KLM-groep) zullen niet volstaan om de Noorse low-cost-luchtvaartmaatschappij om te draaien.*

De algemene vergadering van 4 mei zal beslissend zijn voor de toekomst van de Scandinavische luchtvaartmaatschappij.

> **Wizz Air snijdt 1.000 banen af en verlaagt de salarissen**

(bron Boursier com) 14 april - **Wizz Air Holdings**, een van de zwaargewichten van het goedkope luchtvervoer in Europa, **kondigt aan dat de** onderliggende jaarlijkse winst tussen 350 en 355 ME zal liggen, een niveau dat in lijn is met de meest recente voorspellingen van het bedrijf. (...) De groep verwacht niettemin uitzonderlijke verliezen tussen 70 en 80 ME te boeken in het vierde fiscale kwartaal, voornamelijk als gevolg van verliezen op brandstofafdekkingen voor de maanden maart tot mei. Als gevolg daarvan **zou de statutaire nettowinst voor het boekjaar dat eindigt in maart 2020 tussen 270 en 280 miljoen euro moeten liggen.**

Wizz Air, dat momenteel 3% van zijn capaciteit van vóór de crisis exploiteert, legt uit dat het niet in staat is om richtlijnen te geven voor het jaar dat eindigt in maart 2021. Gezien de huidige situatie en ondanks de vele maatregelen die al zijn genomen, **zegt het management dat het**

"de moeilijke beslissing neemt om 1000 mensen te ontslaan, wat neerkomt op een vermindering van het personeelsbestand met 19%". Op korte termijn zullen aanvullende maatregelen worden genomen, aangezien de **beloning van de directeur, de raad van bestuur en alle senior managers met 22% zal worden verlaagd, terwijl de salarissen van de piloten, het cabinepersoneel en het kantoorpersoneel met gemiddeld 14% zullen worden verlaagd.**

Toch bevestigt de vervoerder dat hij een zeer sterke balans heeft met 1,5 miljard euro in contanten eind maart. Aangezien de markten naar verwachting zullen normaliseren, is Wizz Air ook van plan om zijn plannen om de capaciteit met gemiddeld 15% per jaar te verhogen, te handhaven. Bovendien bevestigt de luchtvaartmaatschappij dat de lancering van de activiteiten van Wizz Air Abu Dhabi volgens het oorspronkelijke schema verloopt.

Mijn commentaar: De beslissing van Wizz Air om zijn toevlucht te nemen tot ontslagen is verrassend. De Hongaarse lowcostmaatschappij is met een omzet van 2,5 miljard euro 's werelds meest kapitaalkrachtige onderneming, achter twee Chinese bedrijven.

> Controverse over werktijdverkorting bij easyJet in Frankrijk

(bron Le Figaro) 14 april - **Zoals de meeste luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk heeft easyJet niet gearzeld om het geweld van de crisis het hoofd te bieden. Sinds 1 april heeft de koning van de goedkope vluchten bijna al zijn 1700 medewerkers op een van zijn zeven Franse bases (Roissy, Orly, Nice) ingezet voor werktijdverkorting.** De overheid heeft het van de werkgever overgenomen om de werknemers te betalen wat ze verschuldigd zijn: minstens 70% van hun brutosalaris (84% van het nettosalaris) voor stewards, stewardessen en piloten.

Dit is een belangrijke impuls van de overheid, die enkele miljoenen euro's per maand zal bedragen. In de wereld van het luchtvervoer is deze publieke steun niet voor iedereen weggelegd. **"Het is niet logisch dat een onderneming die slechts een deel van haar bijdragen en belastingen betaalt en die in Frankrijk geen vennootschapsbelasting betaalt, van hetzelfde systeem van overheidssteun profiteert als andere ondernemingen die alles betalen"**, zegt Alain Battisti, voorzitter van de Fnam (National Federation of Merchant Aviation)

. (...)

"EasyJet betaalt dus Britse vennootschapsbelasting op zijn Franse activiteiten", erkent Reginald Otten, de adjunct-directeur van

easyJet in Frankrijk. Het is een slimme fiscale keuze omdat het belastingtarief in het Verenigd Koninkrijk lager is dan in Frankrijk. Zelfs als de regeling volkomen legaal is, krijgt Frankrijk geen belastinginkomsten. Het tweede gevolg van deze regeling, waarbij de werkgever Engels is, is **dat easyJet geen belasting betaalt, de "eenmalige bijdrage aan de beroepsopleiding en de alternerende opleiding", waardoor het bijvoorbeeld voor zijn in Frankrijk gevestigde werknemers onmogelijk is om gebruik te maken van de CPF (persoonlijke opleidingsrekening)**. Eind 2014 hebben we een klacht ingediend tegen easyJet wegens frauduleuze financiering van beroepsopleidingen bij het Tribunal de Grande Instance in Parijs", zegt Raphaël Caccia, secretaris-generaal van de CFDT-transport aérien. De zaak, die is doorverwezen naar het Bobigny Tribunal de Grande Instance, is nog steeds niet berecht. »

EasyJet kan het niet horen in dit oor. Al onze werknemers in Frankrijk hebben een Frans contract en we betalen alle sociale en werkgeversbijdragen die in Frankrijk verschuldigd zijn", zegt Reginald Otten. Waarom zouden ze niet profiteren van deze werktijdverkortingsregeling die bedoeld is om de Franse banen te beschermen? **"De regering, die een andere keuze had kunnen maken, heeft zich uiteindelijk bij deze optie aangesloten.** In Frankrijk hoeft geen vennootschapsbelasting te worden betaald om in aanmerking te komen voor de dekking van arbeidstijdverkorting door de staat. Zij heeft dit gespecificeerd in de volgorde van 27 maart waarin de voorwaarden voor de uitvoering van de deelactiviteit zijn vastgelegd. (...)

Mijn opmerking: Het is moeilijk te aanvaarden dat een buitenlandse onderneming die in Frankrijk geen belasting betaalt, kan profiteren van niet-terugvorderbare subsidies. Het zou zinvol zijn geweest als het juridisch mogelijk was geweest om te voorzien in een gedeeltelijke terugbetaling.

> **Golfbedrijven nemen het voortouw in passagierstesten**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 16 april - Nu luchtvaartmaatschappijen proberen de voorwaarden voor de hervatting van hun diensten te coördineren met regeringen en gezondheidsautoriteiten op regionaal niveau met de IATA, hebben Etihad en de Emiraten het voortouw genomen bij het identificeren van passagiers die mogelijk door covid-19 worden getroffen. (...)

De Emiraten hebben op 15 april de screeningtests (...) ingevoerd, waarbij alle passagiers die op weg zijn naar Tunis een bloedtest

moeten ondergaan voordat ze aan boord gaan. De test werd uitgevoerd door de Dubai Health Authority in het incheckgebied van terminal 3. De testresultaten waren binnen tien minuten beschikbaar.

(...) Zoals de

zaken er nu voorstaan, wordt niet verwacht dat de uitbreiding van de tests naar passagiers op andere vluchten van de Emiraten grote problemen zal opleveren, aangezien de operaties zeer beperkt zijn. (...)

Het **valt nog te bezien of dit haalbaar is naarmate de diensten worden uitgebreid.**

Etihad zal

van zijn kant **een nieuwe technologie testen voor het uitvoeren van diagnostiek op zelfbedieningsapparatuur op luchthavens.** (...)

Zij kunnen de temperatuur, de polsslag en de hartslag van de passagiers op alle doorgangsposten in een terminal controleren, van de incheckbalies tot de controlebureaus of de grenspolitiebureaus. Als er een vermoeden van ziekte bestaat, kan het systeem het inchecken of de bagageafgifte opschorten en het gekwalificeerde luchthavenpersoneel waarschuwen om de passagier te begeleiden. (...)

"Wij zijn van mening dat dit een verdere stap is om ervoor te zorgen dat toekomstige uitbraken niet dezelfde verwoestende gevolgen voor de mondiale luchtvaartindustrie **hebben** als nu

. (...)

***Mijn opmerking:** de temperatuurcontroles bij het in- of ontschepen waren in sommige landen al voor het begin van de gezondheidscrisis effectief. De veralgemening ervan zou een gunstig effect kunnen hebben op het beperken van de verspreiding van andere virussen zoals de griep.*

> **South African Airways gooit de handdoek in de ring**

(bron La Quotidienne) 20 april - De **nationale luchtvaartmaatschappij van Zuid-Afrika is na 86 jaar geschiedenis gestopt met vliegen.** De regering heeft dit besluit genomen door een zoveelste geldbijdrage te weigeren met als direct gevolg dat alle werknemers van het bedrijf eind april zullen worden ontslagen.

South African Airways had sinds 2008 geld verloren. (...)

De werknemers ontvangen een maandsalaris voor elk jaar van aanwezigheid, als de activa van het bedrijf dat toelaten. De meest waardevolle activa van het bedrijf zijn vluchtrechten en slots, waaronder die op de luchthavens van Heathrow en New York.

Na een wals van managers, een niet-goedgekeurde jaarrekening en een onmogelijk dagelijks beheer, veranderde het bedrijf in 2019 zijn

rechtsvorm om te kunnen opereren en eiste het overheidsgeld op om een faillissement te voorkomen. Geconfronteerd met de algemene weigering hebben de twee huidige bestuurders besloten de onderneming te sluiten.

Paradoxaal genoeg **verwelkomde het Zuid-Afrikaanse parlement deze sluiting**, na de weigering van het Department of Public Enterprises om geld te overhandigen, en verklaarde in een nota dat "South African Airways de regering niet kon blijven vragen om reddingsoperaties terwijl het weigerde te reageren op de vereiste financiële compensatie".

Zuid-Afrika is nu een van de weinige landen in Afrika die geen nationale luchtvaartmaatschappij op zijn grondgebied heeft.

> Boeing: 98.737 MAX geannuleerd door verhuurders

(bron Air Journal) 20 april - **Na Avolon (75 MAX 8 en MAX 10) hebben twee andere leasemaatschappijen op hun beurt de orders voor de gereviseerde eenmotorige vliegtuigen geannuleerd: GECAS, een dochteronderneming van General Electric, heeft vrijdag de annulering van 69.737 MAX aangekondigd**, zonder de betreffende versies te specificeren. (...)

In China was het de **CDB (China Development Bank Financial Leasing)** die vanmorgen de **annulering van een order voor 29.737 MAX aankondigde**; van de 70 andere nog te leveren MAX 10 zullen alle MAX 10 worden omgezet in MAX 8, aldus de leasemaatschappij. (...)

Boeing heeft vorige week in maart officieel 150 MAX-orders geannuleerd, waaronder die van Avolon en 34 van de Braziliaanse lowcostmaatschappij GOL, plus vijf van de Tsjechische luchtvaartmaatschappij SmartWings; de overige MAX-annuleringen zijn niet toegekend. (...)

Mijn opmerking: de gezondheidscrisis verergert de situatie van Boeing. De luchtvaartmaatschappijen van de klanten verwachten een langzame terugkeer naar de normale situatie, naar verwachting in 2024 of 2025. Tussen nu en dan zal de wereldvloot zich in een situatie van overcapaciteit bevinden.

De annuleringen van bestellingen voor de B737 Max maken de toekomst nog onzekerder. Airbus kon hiervan profiteren dankzij de twee complementaire vliegtuigfamilies, de A320 Neo en de A220.

> 3.000 Airbus-medewerkers met werktijdverkorting in Frankrijk

(bron BFMTV met AFP) 17 april - **Airbus heeft vrijdag besloten tot werktijdverkorting voor 3.000 Franse werknemers in zijn**

commerciële vliegtuigdivisie vanwege de gezondheidscrisis en een vermindering van de productie, zo werd de vliegtuigfabrikant verteld. (...)

De Europese vliegtuigbouwer heeft in Frankrijk in totaal 48.000 medewerkers in dienst, waaronder de medewerkers van zijn Helikopter-, Defensie- en Ruimtevaartvestigingen.

De betrokkenen gaan over op een arbeidstijdverkortingsregeling waarbij de werknemer tot 70% van het brutosalaris en 84% van het nettosalaris door de staat wordt gecompenseerd. (...) Maar "we hebben **een**

overeenkomst

ondertekend die **het mogelijk maakt dat elke werknemer 92% van zijn nettosalaris, inclusief teambonussen, wordt betaald** over de periode van gedeeltelijke activiteit en ongeacht zijn categorie". (...)

***Mijn commentaar:** Volgens de International Air Transport Association (IATA) genereert elke baan bij een luchtvaartmaatschappij 24 geïnduceerde banen.*

Wanneer de activiteit van de Franse luchtvaartmaatschappijen afneemt, hapert een heel deel van de Franse economie. Stroomopwaarts zijn het de vliegtuig- en motorfabrikanten, waarvan er veel gevestigd zijn in de regio Toulouse. Stroomafwaarts is het alle toeristische activiteit die eronder lijdt.

> In Tarbes, Tarmac Aerosave verwelkomt meer en meer vliegtuigen aan de grond gezet door de Coronavirus pandemie

(bron France3-regio's) 19 april - **Tarmac Aerosave, de Europese leider** op het gebied van luchtvaartdiensten, is **gelanceerd in Azereix, nabij de luchthaven van Tarbes-Lourdes in de** Hautes-Pyrénées. Naast deze historische site, die ook de hoofdzetel is, heeft de groep een site in Toulouse, op de luchthaven van Francazal, en een in Spanje, op Terruel. Het heeft momenteel 350 medewerkers.

De activiteit bestaat uit het opslaan van vliegtuigen (bekend als "parkeren"), **maar ook uit onderhoud, demontage en recycling.** De specificiteit van het bedrijf is juist om al deze diensten te bundelen. "We zijn geen vliegtuigbegraafplaats," zegt Alain Leboucher, Tarmac Aerosave's Sales Director, "we presenteren een vliegtuigovergangsmoedel. We recyclen tot 90% van een vliegtuig".

De groep is sinds haar oprichting gestaag gegroeid en heeft de laatste tijd haar activiteiten zien groeien. De **coronaviruspandemie heeft niet minder dan 95% van de commerciële vliegtuigvloot aan de grond**

gehouden. In twee weken tijd zijn 70 vliegtuigen (o.a. 747, A380, A340 en A360) **op de drie locaties van Tarmac aangekomen.** 250 zijn momenteel gehuisvest, vergeleken met het gebruikelijke maximum van 150-200.

De bedrijven hebben ons gevraagd om hun vliegtuigen te bevoorraden. (...) Deze luchtvaartmaatschappijen zijn onder meer Air France, British Airways en Lufthansa, maar ook de Aziatische en Midden-Oosterse luchtvaartmaatschappijen hebben capaciteitsaanvragen ingediend bij Tarmac, evenals vliegtuigverhuurbedrijven. (...)

Het moet gezegd worden dat **er op dit moment 15.000 commerciële vliegtuigen aan de grond staan.** En het herstel, zelfs op de middellange termijn, zal waarschijnlijk moeilijk zijn.

Het bedrijf van Tarmac gaat door, met wat werktijdverkorting en veel telewerken voor de administratieve en commerciële onderdelen. Wat de core business betreft, deze kan (bijna) normaal en met respect voor de barrière gebaren worden uitgevoerd, omdat de grootte van het terrein het mogelijk maakt om op een afstand van elkaar te werken.

***Mijn commentaar:** de luchthaven van Tarbes is niet de enige die vliegtuigen herbergt. De luchthaven van Châteauroux, die een van de langste start- en landingsbanen van Frankrijk heeft, herbergt bijna alle A380's van British Airways.*

> Lissabon voor 87 euro retour, Venetië voor 69 euro... de ongelooflijke (maar riskante) zaak van de insluiting.

(bron: Hoofdstad) 15 april - **Moeten we onze zomervakantie organiseren tijdens de bevalling?** Zonder zicht op de opheffing van de verkeersbelemmeringen lijkt de vraag voorbarig. Sommige luchtvaartmaatschappijen aarzelen echter niet om tijdens de zomermaanden kortingen aan te bieden: een weekend in Marrakech van 11 tot 13 juli is dus geprijsd tegen 99 euro retour bij Ryanair, een onklopbaar tarief voor de zomerperiode.

Hetzelfde geldt voor andere rondreizen vanuit Parijs, zoals deze vlucht naar Venetië van 25 juli tot 5 augustus voor 69 euro met easyJet en naar Lissabon voor 87 euro met Ryanair van 18 tot 24 juli. Met WizzAir is het ook mogelijk om naar Boedapest te reizen voor 30 euro retour van 2 tot 8 juli en naar Madrid voor 73 euro van 25 tot 27 juli met Air Europa.

Deze tarieven zijn twee tot drie keer goedkoper dan de gemiddelde prijzen die in dezelfde periode door de "travel trend" tool van Kayak, een vluchtvergelijker, werden gevonden.

Maar **terwijl de besparingen substantieel lijken, lijkt het inzetten op het opheffen van de reisbeperkingen al in juli riskant voor**

reizigers. "Ik raad de Fransen aan om heel voorzichtig te zijn bij de voorbereiding van hun reizen [deze zomer]," waarschuwde Jean-Baptiste Djebbari, Staatssecretaris van Verkeer, op France Info. "Een slimmerik die weet hoe hij het vervoersaanbod moet beschrijven en die precies weet wanneer we het conflict gaan oplossen", waarschuwde hij. Temeer daar bij annulering van de vlucht door de luchtvaartmaatschappij het vliegticket niet systematisch wordt terugbetaald. Vervoerders passen momenteel beslissingen per geval toe en geven de voorkeur aan het uitstellen van reizen in de vorm van vouchers. Een ander punt waar we op moeten letten voordat we kunnen reizen, betreft de mogelijkheid voor Fransen om naar het buitenland te reizen. Spanje, Italië, Marokko en Hongarije verbieden hun toegang tot onderdanen van andere landen. (...)

Mijn commentaar: Het is begrijpelijk dat bedrijven proberen een deel van hun cashflow aan te vullen door vliegtickets tegen lage prijzen te verkopen. Maar ik vind het onaanvaardbaar dat ze minder dan het bedrag aan belastingen en vergoedingen mogen vragen.

Wanneer zullen de Europese regeringen deze plaag aanpakken?

Beurspersoverzicht ...

> **AIR FRANKRIJK-KLM: talrijke wijzigingen van de aanbeveling**

(bron Zonebourse) 16 april - Ruxandra Haradau-Doser van **Kepler Chevreux beoordeelt haar mening en schakelt over van koop naar verkoop op** het dossier. **De richtprijs wordt naar beneden bijgesteld tot 2,10 EUR tegen 12,00 EUR** eerder.

(bron: AOF) 16 april - **Deutsche Bank heeft haar aanbeveling om de aandelen van Air France-KLM te koop te houden naar beneden bijgesteld**, terwijl zij **haar koersdoel heeft verlaagd van EUR 10,40 naar EUR 3,50, in de** overtuiging dat een herkapitalisatie in de huidige crisis noodzakelijk is.

(bron: CercleFinance) 15 april - Na een conferentiegesprek met de groep geeft **Oddo** aan dat het bedrijf een zeer geleidelijk herstel verwacht met slechts 30 tot 40% van het vluchtprogramma dat in juli is voltooid, 50% in augustus en september en maximaal 60 tot 70% in de volgende 12 maanden dankzij de heropening van de grenzen buiten Europa. De terugkeer naar het niveau van voor de crisis wordt pas over

meer dan twee jaar verwacht. (...)

"Herkapitalisatie, die de huidige aandeelhouders zou verwateren, blijft dus een optie op tafel. Een kans om de transformatie te versnellen. Het zou een sterk verwaterend effect kunnen hebben voor de huidige aandeelhouder, maar we denken dat de aanwezigheid van Delta en China Eastern in de hoofdstad het gebruik ervan kan beperken', voegt Oddo toe.

Naar aanleiding van deze informatie **bevestigt**

het onderzoeksbureau **zijn neutrale mening over de waarde en het prijsdoel van 6,5 E.**

***Mijn commentaar:** De afgelopen drie weken hebben we met het verbod op short selling van aandelen die op de beurs van Parijs zijn genoteerd, een relatieve stabilisatie van de koers van het aandeel Air France-KLM gezien.*

De verlagingen van de aanbevelingen van de analisten, die wachten op concrete maatregelen (leningen of andere), hebben geleid tot een aanzienlijke daling van de koers van het aandeel Air France-KLM.

> Ruwheid in de VS, ondermijnd door afnemende vraag en verzadigde reserves

(bron AFP) 20 april - **Het Amerikaanse West Texas Intermediate (WTI) vat** voor levering in mei, de laatste dag van de notering, **daalde** met ongeveer 38% tot **11,04 dollar** rond 11:55 GMT, **het laagste niveau sinds 1998**. Ter vergelijking, het was ongeveer \$114 waard in 2011. **Een vat Noordzeebrent, de Europese benchmark, werd op zijn beurt minder getroffen, met een daling van 6,05% tot 26,38 dollar** rond 12:05 GMT. (...)

Aan de aanbodzijde werd de markt overspoeld met goedkope olie nadat Saudi-Arabië, een vooraanstaand lid van de Organisatie van Olie-exporterende Landen (Opep), een prijzenoorlog met Rusland begon om een maximaal marktaandeel te veroveren.

De twee landen hebben hun geschil eerder deze maand beëindigd door, samen met andere landen, in te stemmen met een verlaging van de productie met bijna 10 miljoen vaten per dag om de markten die door het virus worden getroffen, te stimuleren. Maar **de prijzen bleven dalen toen duidelijk werd dat de beloofde bezuinigingen niet genoeg zouden zijn om de massale daling van de vraag te compenseren.** (...)

"De Verenigde Staten, als een niet aan zee grenzende markt, heeft de grootste opslagproblemen," zei Jasper Lawler, een analist voor London

Capital Group.

"De vraag ligt zo ver onder het aanbod dat de reserves al 70% tot 80% van hun capaciteit kunnen hebben bereikt", voegde hij eraan toe. (...)

***Mijn opmerking:** er is een direct verband tussen het niveau van de industriële activiteit en het olieconsumptie. De huidige situatie toont dit nogmaals aan.*

Het bonusartikel...

> Europese regeringen wegen of het tijd is om sommige luchtvaartmaatschappijen te laten verdwijnen...

(bron Skift, vertaald met DeepL) 13 april - Veel Europese luchtvaartmaatschappijen hebben de afgelopen twee decennia veel tijd besteed aan het vragen van regeringen om de luchtvaartindustrie te verlaten. Vandaag de dag vragen velen om hulp, en de meesten zullen die krijgen, hoewel ze niet allemaal de moeite waard zijn om te redden. De situatie is anders dan in de Verenigde Staten. De regering van de Verenigde Staten steunt de luchtvaartmaatschappijen omdat het land een sterk transportsysteem nodig heeft, maar als één vervoerder het niet haalt, gaat het leven verder. Andere luchtvaartmaatschappijen, misschien zelfs nieuwe, zullen het gat opvullen.

In Europa zijn de discussies over redding gespannener. In deze crisis denken regeringen niet altijd aan de capaciteit die de markten nodig hebben, maar aan de nationale trots. Wat de marktomstandigheden ook zijn, de wetgevers willen niet per se dat nationale luchtvaartmaatschappijen failliet gaan, om politieke, nostalgische of zelfs nationale veiligheidsredenen.

In de komende weken zullen de beleidsmakers zich baseren op de regels voor staatssteun die hen in staat stellen de nationale vervoerders in tijden van crisis te helpen. Sommige luchtvaartmaatschappijen zullen leningen krijgen, terwijl andere zouden kunnen profiteren van de uiteindelijke economie, namelijk renationalisatie.

Net als in de VS verdienen veel grote luchtvaartmaatschappijen hulp. De afgelopen jaren hebben de International Airlines Group, die eigenaar is van British Airways, en de Lufthansa Group zich ontdaan van een opgeblazen verleden, hoewel ze nog steeds meer merken kunnen exploiteren dan ze nodig hebben. Air France-KLM loopt achter, maar gaat vooruit en verdient hulp, net als Ryanair en EasyJet, twee mastodons van pre-Covid 19 Europa die overal de normen voor goedkope luchtvaartmaatschappijen bepalen.

Hoe zit het met de rest? Te midden van de chaos zouden sommige Europese landen een impuls kunnen geven aan luchtvaartmaatschappijen die waarschijnlijk niet hoeven te bestaan. Italië's Alitalia staat bovenaan de lijst, maar er zijn er nog meer. Heeft Scandinavië twee luchtvaartmaatschappijen nodig? Heeft Oostenrijk er een nodig? Hoe zit het met België? Hoe zit het met Portugal? Bedenk dat de Europese Unie een interne markt is en dat een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat elke route vanuit of binnen een andere lidstaat kan vliegen. Als beleidsmakers op zoek zijn naar een luchtdienst, kunnen zij elke luchtvaartmaatschappij onder EU-vlag ertoe aanzetten te vliegen. Maar dat maakt nu misschien niet meer uit, want veel regeringen staan op het punt om luchtvaartmaatschappijen die onder hun vlag varen te redden.

"De betrokkenheid van de staat zal belangrijk zijn", zei Samuel Engel, Executive Vice President en hoofd van de luchtvaartgroep van het adviesbureau ICF. "Ze lijken minder snel op de nationale dragers van het tijdperk van voor de privatisering. Maar het zal grotendeels dezelfde effecten hebben. Overheden zouden aansprakelijk kunnen worden gesteld voor hun schulden, of een niveau van dienstverlening kunnen rechtvaardigen".

Dit is een interessante omkering van de recente trends," zei Engel, die luchtvaartmaatschappijen heeft geadviseerd over hoe ze te privatiseren om overheidsbemoediging te voorkomen.

"We zitten in een buitengewone situatie, nietwaar?" zei hij. "Ik denk niet dat iemand dacht dat regeringen terug zouden moeten gaan."

HOE WERKEN DEZE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN NOG STEEDS?

Met vijf machtige luchtvaartgroepen zou Europa waarschijnlijk lijken op de Verenigde Staten, waar zes luchtvaartmaatschappijen het overgrote deel van het marktaandeel in handen hebben. Reizigers houden misschien niet van deze regeling - sommigen klagen over het gebrek aan concurrentie - maar het heeft de consumenten de afgelopen tien jaar goed gediend.

Het is echter onwaarschijnlijk dat dit zal gebeuren.

Kijk maar naar Alitalia. Het is al jaren een puinhoop en elke keer als het op het punt staat te worden geliquideerd, grijpt de Italiaanse regering, of een tak van de Italiaanse regering, in. De EU beperkt de hoeveelheid staatssteun die luchtvaartmaatschappijen kunnen ontvangen, zodat de insiders dachten dat het bedrijf uiteindelijk zou verdwijnen. Maar de Italiaanse regering heeft besloten om een goede crisis niet verloren te laten gaan, dus heeft ze Alitalia genationaliseerd.

"Het grappige is dat er voor de crisis veel faillissementen waren in Europa en dat er sinds de crisis geen faillissement meer is," zei Martin Gauss, CEO van Air Baltic, een Letse staatsluchtvaartmaatschappij.

Andere luchtvaartmaatschappijen hebben te maken met soortgelijke situaties. Norwegian Air zat al voor de nieuwe Coronavirus-pandemie in de problemen en had in een typische recessie kunnen falen. Vandaag heeft de luchtvaartmaatschappij een beroep gedaan op de Noorse regering en vorige maand ongeveer 290 miljoen dollar aan garanties geaccepteerd, hoewel ze zei dat ze veel meer van de particuliere markten nodig heeft.

Dit is een interessante nevenschikking voor een luchtvaartmaatschappij die zich twee jaar geleden tegen overheidsbemoediging heeft verzet.

Nadat Noorwegen zijn aandelen in zijn nationale luchtvaartmaatschappij Scandinavian Airlines had verkocht, vertelde de Noorse CEO Bjorn Kjos aan Skift dat de regering de juiste beslissing had genomen.

"Sommige landen zijn tot bezinning gekomen en proberen zich te ontdoen van deze oude luchtvaartmaatschappijen," zei Kjos, die vorig jaar met pensioen ging. "Je hebt ze niet nodig. Het is gewoon een verspilling. Je moet je concentreren op totaal andere dingen".

Vandaag de dag is Scandinavian Airlines, of SAS, er niet veel beter aan toe. Het is al lang ondermaats en als nationale vervoerder van drie landen - Noorwegen, Zweden en Denemarken - zijn de beperkte middelen verdeeld over drie in plaats van één hub. Het ontbreekt SAS ook aan een sterke partner voor een trans-Atlantische joint venture, waardoor het minder efficiënt is op de Amerikaanse routes.

"Je zou geen luchtvaartmaatschappij uitvinden die eigendom is van één regering, laat staan twee of drie regeringen," zei John Strickland, een Britse luchtvaartadviseur.

TAP Air Portugal is een andere luchtvaartmaatschappij die zich in een vergelijkbare situatie bevindt. Het heeft een behoorlijke franchise opgebouwd met vluchten naar de VS en Brazilië, maar heeft niet de omvang van de grote groepen. De overheid heeft al de helft van TAP in handen, maar moet wellicht extra steun verlenen.

Gaan deze luchtvaartmaatschappijen verdwijnen? Noorwegen zou dat kunnen, want het heeft niet de rijke geschiedenis van anderen en zit al in de problemen.

De anderen hebben meer kans om te overleven, hoewel de heer Strickland vroeg of regeringen kunnen opgeven als het klimaat verslechtert. In het ergste geval zouden meer regeringen ermee kunnen instemmen om een luchtvaartmaatschappij te runnen - Polen, Roemenië, Finland en Letland hebben hun nationale luchtvaartmaatschappijen al in handen - maar anderen zouden dat te veel kunnen vinden, gezien het aantal andere delen van hun economie die wellicht hulp nodig hebben.

"Er is nationale trots, en als we daar het onkwantificeerbare effect van populistische regeringen aan toevoegen, maakt dat de situatie nog moeilijker," zei de heer Strickland. "Maar we hebben nog nooit zo'n

crisis meegemaakt. Er is zoveel informatie over hoe het gaat gebeuren".
GROEP AIRLINES HEBBEN HET EIGENSCHAPPELIJKE
PROBLEMEN In

het algemeen
hebben

de vijf grote Europese groepen aanzienlijke voordelen ten opzichte van onafhankelijke luchtvaartmaatschappijen. Maar sommige groepen hebben ook problemen.

De zwakste onder hen, Air France-KLM, was al voor de crisis in gevaar, met zijn CEO Ben Smith die zich afvroeg hoe hij kon concurreren met goedkope luchtvaartmaatschappijen op kortereafstandsroutes en met hogesnelheidstreinen op binnenlandse routes. Gezien het belang van de luchtvaartmaatschappij voor Frankrijk en Nederland - beide landen zijn eigenaar van Air France-KLM - zouden luchtvaartmaatschappijen in staat moeten zijn om dit te doen, maar het zou voor elk land kostbaar kunnen zijn.

"Het is nu duidelijker dan ooit dat de steun van onze Nederlandse en Franse regering nodig is om aan onze cashflowbehoeften te voldoen en ons in staat te stellen onze activiteiten voort te zetten als de crisis voorbij is", zei Smith vorige week.

Binnen de Lufthansa Groep zijn er belangrijker kwesties met betrekking tot bepaalde merken. Lufthansa, de Duitse luchtvaartmaatschappij, is waarschijnlijk de meest succesvolle luchtvaartmaatschappij van het Europese vasteland en haar regering zal helpen. Swiss International Air Lines, een luchtvaartmaatschappij van de Lufthansa Groep, is ook een sterke luchtvaartmaatschappij met een succesvolle hub in Zürich.

Maar de Lufthansa Groep is ook eigenaar van Brussels Airlines en Austrian Airlines, en elk van hen loopt een risico.

Voor het Oostenrijkse volk en de Oostenrijkse politici blijft de luchtvaartmaatschappij een vaderlandslievend symbool dat de nationale vlag over de hele wereld draagt en zorgt voor vitale luchtverbindingen.

Maar Oostenrijk, dat in 1957 is opgericht, is geen echte' luchtvaartmaatschappij meer, zoals Ryanair, dat een eigen Oostenrijkse tak heeft, duidelijk heeft gemaakt nadat de regering had gezegd dat het tot 800 miljoen euro in het bedrijf kon injecteren.

"Wij vinden niet dat Lufthansa staatssteun moet ontvangen van Oostenrijkse belastingbetalers, net zoals we niet vinden dat Ryanair staatssteun moet ontvangen van Oostenrijkse belastingbetalers", aldus Andreas Gruber, een kaderlid van de Ryanair-groep, die volgens Reuters. Inderdaad, zei Gruber, de Oostenrijkers zouden een Duits bedrijf helpen.

Brussels Airlines is een slechte leerling van de Lufthansa-groep geweest en zou waarschijnlijk kunnen verdwijnen zonder de consument

te schaden. Lufthansa zou waarschijnlijk de meest winstgevende routes van het bedrijf kunnen overnemen. Maar de Belgische regering kan nog steeds helpen.

ZIJN ALLE NATIONALE DRAGERS SLECHT?

Als het de bedoeling is om mensen van punt A naar punt B te vervoeren, heeft misschien niet elk land een luchtvaartmaatschappij nodig. Als de vraag bestaat, zal één maatschappij daaraan voldoen, ook al is de maatschappij niet in dat land gevestigd.

Ryanair en Wizzair hebben een fortuin verdiend door de gaten in de korte routes op te vullen, en op een dag zouden Oostenrijkers kunnen wennen aan het gebruik van Lufthansa om naar New York of Los Angeles te vliegen in plaats van naar de nationale luchtvaartmaatschappij.

Maar zelfs in 2020 zijn er nog steeds argumenten waarom een land een nationale luchtvaartmaatschappij nodig heeft. In de afgelopen maand zijn veel nationale luchtvaartmaatschappijen door de overheid geheroriënteerd om medische en repatriëringsvluchten te verzorgen. Overheden zouden deze vluchten kunnen uitbesteden, maar er kan enige troost zijn om de nationale luchtvaartmaatschappij naar het buitenland te sturen.

"We zien regeringen over de hele wereld drastische en snelle maatregelen nemen om hun mensen te steunen," zei Engel.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4.763 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 20 april. Het is gedaald -9,72%. 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 sterk gedaald, van 8,97 euro naar 6,93 euro. Analisten maken zich zorgen over de onzekerheid over de steun die aan de groep Air France-KLM zal worden verleend. U kunt de details van de consensus van de analisten vinden op mijn blog.

Brent ruwe olie (Noordzee) staat op 26 dollar per vat, deze week is dat 6 dollar lager. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, was het 69 dollar. Een week geleden schatte de deskundigen dat de prijs van Opep, na het akkoord tussen Opep en Rusland, zou moeten stijgen.

De vermindering van het aanbod blijkt onvoldoende. De productie is nog steeds hoger dan de (lage) vraag.

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.

Indien u deze brief/persreview 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](#). 10381 mensen ontvangen dit persoverzicht live