

Luchtvervoer zal in juni weer opstijgen

I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°758, 1 juni 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

De afgelopen week stond in het teken van de jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM. U kunt het herbeleven door de website van Air France-KLM te bezoeken.

Ik wil de vele aandeelhouders bedanken die mij hun bevoegdheden hebben toevertrouwd. De stemresultaten zijn ook beschikbaar op de website van Air France-KLM.

*Laten we de "barrière"-maatregelen blijven respecteren.
Gelukkig lezen François*

Persoverzicht van maandag

> **Luchtvervoer zal in juni weer opstijgen**

(bron Les Échos) 1 juni - Ga in juni nog wat verder. Na twee maanden van bijna volledige stilstand en een schuchtere herstart eind mei **zou het luchtverkeer in juni weer op gang moeten komen**. Hoewel er nog geen officiële datum is vastgesteld voor een heropening van de intra- en buitengrenzen, hebben veel luchtvaartmaatschappijen al verhoogde

vluchtschema's voor juni en juli online gezet. De belangrijkste Franse luchthavens hebben aangekondigd dat zij zich opnieuw openstellen voor passagiersverkeer. **De ADP-groep heeft zelfs aangekondigd dat zij voornemens is Orly op 26 juni te heropenen, zoals door de Franse luchtvaartmaatschappijen is gevraagd, op voorwaarde dat de beperkingen op het reizen binnen het gebied van Schenghen worden opgeheven.**

Deze hervatting van het verkeer zal echter geleidelijk plaatsvinden. In het geval van **Air France, waarvan het verkeer nog steeds beperkt is tot 10% of 15% van de normale activiteit, zou de geleidelijke toename van het aantal vluchten en van het aantal bestemmingen haar terug moeten brengen tot ongeveer 15% van haar capaciteit, met slechts 75 vliegtuigen in dienst van 224 eind juni.** Toch zou het bedrijf tegen die datum al zo'n 100 bestemmingen moeten bedienen, waaronder 15 op het vasteland van Frankrijk, zo'n 40 Europese bestemmingen en meer dan 20 internationale bestemmingen, waaronder New York, Los Angeles, Chicago, Atlanta, Montreal, Mexico City, Tokio, Seoul, Hongkong, Singapore, Delhi, Dubai, etc. De lijst zou in de komende weken verder moeten groeien.

Vanaf eind juni moeten de Franse overzeese departementen ook drie tot vier dagelijkse verbindingen met het vasteland vinden, naast de vluchten van Air France, Air Caraïbes, French Bee, Corsair en Air Austral naar West-Indië en Réunion Island. Wat Corsica betreft, zullen Air Corsica en Air France vanaf deze dinsdag de dagelijkse vluchten naar Ajaccio en Bastia vanaf Paris-CDG hervatten, in afwachting van de heropening van Orly, gevolgd door vluchten naar Calvi en Figari vanaf 5 juni.

Juni is ook de maand van de terugkeer van de goedkope luchtvaartmaatschappijen naar Frankrijk en Europa, met als opmerkelijke uitzondering Ryanair, waarvan het vluchtschema in juli opnieuw zal beginnen. Easyjet is van plan om vanaf 15 juni 31 Europese luchthavens te bedienen, waarvan 7 in Frankrijk, met voorrang voor binnenlandse routes. Vueling, de IAG-groepsmaatschappij, is van haar kant van plan om tegen eind juni 21 routes vanuit Frankrijk opnieuw op te starten, waarvan 14 vanuit Orly. Transavia kondigt een hervatting aan van de vluchten vanuit Lyon en Nantes vanaf 15 juni, en vanuit Parijs-Orly vanaf 26 juni, eerst naar Portugal, dan naar Spanje, Italië, Griekenland, Nederland, Kroatië, Ierland en IJsland. Spanje's Volotea kondigt 40 routes aan vanaf 16 juni, waarvan 15 vanaf Franse luchthavens...

Er is reden om een vakantie in het buitenland te overwegen, ook al is alles nog in afwachting van de ontwikkeling van de pandemie, maar ook van politieke afspraken over de heropening. In Europa hebben verschillende landen, waaronder Frankrijk, zich uitgesproken

voor heropening van de intra-Europese grenzen per 15 juni, maar het Verenigd Koninkrijk heeft een quarantainemaatregel opgelegd die een hervatting van het verkeer verhindert. Quarantaine blijft ook de regel voor alle reizigers van buiten de Europese Unie. En hoewel een opheffing van de toegangsbeperkingen tot de Verenigde Staten en Canada voor 16 of 18 juni zou worden overwogen, is er nog geen besluit genomen. **China is van zijn kant van plan de beperking op internationale vluchten te verlengen tot oktober...**

***Mijn commentaar:** Eindelijk goed nieuws voor het luchtvervoer. Vanaf medio juni zal het verkeer geleidelijk aan weer aantrekken. Dit herstel zou eind juni sterker kunnen worden als aan de voorwaarden voor heropening van de luchthaven Orly wordt voldaan.*

> Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40% > Air France vermindert haar binnenlandse netwerk met 40%.

(bron: Le Journal de l'Aviation) 27 mei - Tijdens haar jaarlijkse algemene vergadering heeft **Air France-KLM aangekondigd dat de capaciteit van het binnenlandse netwerk van Air France tegen 2021 verder zal worden verminderd met 40%**. De versnelling van de herstructurering van dit segment was vorige maand al voor een Senaatscommissie besproken, maar de omvang ervan was niet gespecificeerd. Tegen het midden van de zomer van 2020 wordt een nauwkeuriger stappenplan verwacht.

De groep reageert dus op een verzoek van de staat, die zijn steun aan de groep ten bedrage van 7 miljard euro afhankelijk heeft gesteld van maatregelen om dit verlieslatende deel van het netwerk van de Franse luchtvaartmaatschappij om te buigen en van ecologische doelstellingen. **Het handvol lijnen waarop een treinalternatief van minder dan 2,5 uur bestaat, met uitzondering van de CDG-hub, en de minst efficiënte routes, met name enkele dwarslijnen, zullen worden**

gesloten.

Deze doelstelling, in combinatie met de gevolgen van de gezondheids crisis voor de vraag, zal leiden tot een sociaal plan. Op Groepsniveau **heeft KLM al een voorstel gedaan voor een vrijwillig ontslagprogramma voor al haar medewerkers, dat op 1 juni van start zal gaan. Binnen Air France wordt momenteel met de sociale partners over een soortgelijk plan onderhandeld.** Het zou met name moeten gaan om "mobiliteitsinitiatieven tussen de provincies en de hoofdstad", aldus Ben Smith, de CEO van de Groep.

HOP! zal naar verwachting nog meer terrein verliezen en de vakbonden vrezen een offer van de provincie en de omvang van het banenverlies. Transavia daarentegen zal naar verwachting profiteren en sterker uit de bus komen.

In april verklaarden Ben Smith en Air France CEO Anne Rigail dat er al grote inspanningen waren geleverd om het binnenlandse netwerk om te keren, met een capaciteitsvermindering van 40% sinds 2006 en een vermindering van 53% van het grondpersoneel. Het in 2018 gelanceerde plan voorzag in een verdere capaciteitsvermindering van ongeveer 18%. Het segment had echter nog steeds een tekort van 200 miljoen euro in 2019.

Terugkomend op de huidige crisis gaf **Air France-KLM** via haar Chief Financial Officer Frédéric Gagey aan dat zij verwachtte "een sterk negatieve EBITDA [in 2020, nota van de redacteur] te publiceren, wat sinds de fusie met KLM nooit het geval was geweest", ondanks alle besparingsmaatregelen die zijn genomen. Hij **herinnerde eraan dat de groep met Airbus en Boeing afspraken heeft gemaakt om de levering van verscheidene A350's en 787's uit te stellen, terwijl** hij tegelijkertijd de vereenvoudiging van zijn vloot heeft versneld door de A380's van Air France en de 747's van de KLM vervroegd uit de vaart te nemen. Met de A330's is er nog steeds ruimte om te manoeuvreren.

Mijn commentaar: De aankondiging van Ben Smith dat het binnenlandse netwerk van Air France met 40% wordt verminderd, was het hoogtepunt van de aandeelhoudersvergadering van Air France-KLM op dinsdag 26 mei. Het door het management van Air France opgestelde reboundplan zal aan het einde van de maand voor de werknemersvertegenwoordiging worden besproken.

De raden van bestuur van Air France-KLM en Air France zullen naar verwachting in juli over dit herstelplan stemmen.

Daarnaast is het steunplan van de Nederlandse regering nog steeds in behandeling. De Nederlandse regering heeft aangekondigd dat de

besprekingen enkele weken kunnen duren.

> Oorlog Hoekstra en Smith (De oorlog tussen Hoekstra en Smith)

(bron De Telegraaf vertaald met DeepL) 27 mei - Minister Hoekstra (Financiën) kiest opnieuw voor de confrontatie met de CEO van Air France-KLM, Benjamin Smith. Op de aandeelhoudersvergadering stemde hij tegen zijn bonus (...).

Smith krijgt een bedrag van €2,8 miljoen voor 2019, plus nog een langetermijnbonus van €2 miljoen voor dit jaar. De heer Hoekstra is van mening dat "dit niet gepast is in een tijd waarin we de Franse en Nederlandse overheid de hand reiken", maar hij zegt dat hij moet accepteren dat meer dan 80% van de aandeelhouders de bonus hebben goedgekeurd. Dit is niet de eerste confrontatie tussen Smith en Hoekstra, die vorig jaar na een machtsstrijd over de positie van KLM's CEO, Elbers, aandeelhouder werd van de luchtvaartgroep.

Met zijn tegenstem kwam Hoekstra tegemoet aan de wens van de Tweede Kamer, maar de bonus kan nog steeds problemen opleveren als er later in het jaar politieke steun nodig is voor een aandelenuitgifte. Het zal veel groter zijn dan de variabele beloning van de heer Smith. "Het maakt de handel niet makkelijker", zegt Hoekstra over het behoud van de bonus. "Juist om deze redenen hebben we altijd gezegd dat ons geld eerst naar de KLM moet gaan. De minister benadrukte dat zijn steun, waaronder 2-4 miljard euro aan garanties en leningen, bedoeld is voor de Nederlandse divisie van het bedrijf.

De afgelopen weken heeft het kabinet zich sterk verzet tegen de toekenning van bonussen in bedrijven die staatssteun ontvangen.

Maar Hoekstra wil niet zo ver gaan dat hij de miljarden aan steun intrekt: "Dat is geen reden om te zeggen: laat KLM dan maar failliet gaan".

De minister wil geen mooie toespraken houden, terwijl er een andere strijd gaande is over het behoud van de werkgelegenheid en de wegen op Schiphol. Smith zinspeelde dinsdag weer op verdere centralisatie, dus het lijkt erop dat het KLM-hoofdkwartier gemakkelijk ten prooi kan vallen aan een kostenbesparende operatie.

"Het is eigenlijk triest dat de discussie over beloning zo'n belangrijke rol heeft gekregen in een onderneming die het hard nodig heeft", zegt Jasper Jansen van de Nederlandse Vereniging van Aandeelhouders (VEB). "De Raad van Bestuur van Air France-KLM had moeten voorzien dat dit een nadelig effect zou hebben op een moment dat het bedrijf veel steun en goodwill nodig zou kunnen hebben".

Dit bevestigt eens te meer dat de Franse staat het voortouw lijkt te nemen in de 19-koppige Raad van Bestuur. Nederlandse toezichthouders, waaronder voormalig NAVO-secretaris-generaal Jaap

de Hoop Scheffer en voormalig Aegon CEO Alex Wynaendts, lijken geen verschil te maken. De Fransen hebben minder problemen met het Angelsaksische loon van de Canadese "handlanger" Ben Smith.

Air France-KLM's motto lijkt te zijn "de dood van de ene man is de kans van een andere man", zo werd dinsdag geopenbaard. "Er zullen meer luchtvaartmaatschappijen failliet gaan, wat leidt tot een afname van het aanbod. Als gevolg daarvan konden onze inkomsten stijgen," zei Smith. Maar dat zal nooit genoeg zijn om de miljarden aan leningen van de luchtvaartgroep terug te betalen.

Bovendien is niet bekend wanneer en in welke mate klanten zullen terugkeren, wat als een zwarte wolk boven de aandeelhoudersvergadering hangt.

De bonus van Ben Smith is ook bitter voor de luchtvaartmaatschappijen, omdat ze het werk doen. Luchtvaartdeskundige Ruud Jansen zegt dat het "triest" is dat Smith het aandurft om overheden en banken om 11 miljard euro te vragen zonder een plan te hebben. "Hoekstra bevestigt nogmaals dat hij zich vergist heeft, want hij heeft geen controles gekocht voor 744 miljoen euro aan belastinggeld. Het is tijd om met zakelijk inzicht, daadkracht en creativiteit aan de slag te gaan om KLM en honderdduizenden banen te redden".

Mijn commentaar: De beloning van Ben Smith is in Frankrijk en vooral in Nederland in het nieuws geweest.

Opgemerkt dient te worden dat de CEO van KLM, Pieter Elbers, profiteert van hetzelfde compensatiebeleid (in vier delen). Alleen de bedragen van elk onderdeel zijn verschillend (bron: Jaarverslag 2019 - KLM, pagina 102 - 103).

De vorm van het beloningsbeleid bestaat uit vier delen:

- . een vaste beloning,*
- . een jaarlijkse variabele beloning, berekend op basis van vooraf vastgestelde criteria. Het wordt elk jaar betaald na goedkeuring door de Algemene Vergadering*
- . een Long Term Plan ("Phantom aandelen"), betaalbaar in 2022 onder prestatievoorwaarden .*
- een Specifiek Long Term Plan: betaalbaar in Air France-KLM aandelen in 2022 onder prestatievoorwaarden.*

De langetermijnplannen bestrijken drie jaar, van 2019 tot 2021.

De Nederlandse regering verklaarde dat zij op de algemene vergadering van Air France-KLM tegen twee resoluties heeft gestemd (die desondanks zijn aangenomen):

. de 13. Goedkeuring van de vaste en variabele componenten van de totale vergoeding en voordelen van welke aard dan ook die in 2019 zijn betaald of voor dat jaar zijn toegekend aan de heer Benjamin Smith als Chief Executive Officer

. Goedkeuring van het vergoedingsbeleid voor 2020 voor de Chief Executive Officer Benjamin Smith

Aan de andere kant heeft de Nederlandse regering, tenzij ik me vergis, het beloningspakket voor de voorzitter en CEO van KLM op de Algemene Vergadering van KLM goedgekeurd.

Ben Smith en Pieter Elbers ontvangen daarom hun variabele beloning voor 2019, hun vaste beloning voor 2020 (verminderd met 25%) en hun lange termijn variabele beloning voor 2019.

Zij hebben beide afgezien van hun variabele beloning voor 2020.

Wat betreft hun lange termijn variabele beloning met betrekking tot 2020 zal het de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in 2021 zijn die zal beslissen over hun toekenning.

Waarom is er een debat over de betaling van deze variabele beloning?

Op 9 mei verklaarde de EU-commissaris voor Concurrentiebeleid: "Als de lidstaten besluiten om in te grijpen, zullen we de huidige regels toepassen om ervoor te zorgen dat de belastingbetalers adequaat worden beloond en dat de steun aan voorwaarden wordt onderworpen, waaronder een verbod op dividenden of bonussen, en andere maatregelen om de concurrentievervalsingen te beperken. "

De Franse en Nederlandse regering hebben dezelfde verbodsbepalingen uitgevaardigd. Maar de overheid heeft niet aangegeven om welke bonussen het gaat en voor welke periode deze verboden gelden.

Het is aan de regeringen en de Europese commissaris om hun eisen te verduidelijken.

Wat de betaling van deze bonussen betreft, ben ik van mijn kant van mening dat de bonussen met betrekking tot het jaar 2019 contractueel verschuldigd zijn, tenzij de staten anders verzoeken. Hetzelfde geldt voor de uitbetaling van de winstdelingsregeling voor 2019 aan de werknemers, die aan het einde van het jaar zal plaatsvinden.

> **Vertrekregeling KLM gunstig voor ouderen**

(bron De Telegraaf vertaald met DeepL) 27 mei - Op donderdag 28 mei gaat **de luchtvaartmaatschappij KLM in gesprek met de twee cabinebonden over de verplichte afvaarten.**

Het is nog niet bekend hoeveel het er zullen zijn. Het cabinepersoneel - stewards en hostessen - vormt met bijna de helft van het personeel de grootste groep KLM-medewerkers. "Het is nog maar de vraag of de KLM een idee kan geven van hoeveel mensen er moeten vertrekken (...).

Vorige week opende KLM een vrijwillig vertrekprogramma voor medewerkers. De vergoeding bestaat uit een kwart van een maandsalaris per dienstjaar, oplopend tot een maandsalaris als de werknemer meer dan tien jaar in dienst is. De vergoeding bedraagt maximaal anderhalf jaar salaris.

"De regeling voor werknemers die minder dan tien jaar in dienst zijn, is veel minder royaal dan de wettelijke ontslagvergoeding", zegt Pascal Besselink, arbeidsjurist bij DAS Rechtsbijstand. "De maximale vergoeding van anderhalf jaar salaris is daarentegen gunstiger dan de wettelijke ontslagvergoeding, die maximaal twaalf maanden salaris bedraagt. **Het lijkt erop dat KLM oudere medewerkers wil stimuleren om de vrijwillige vertrekregeling te volgen**" (...). De gemiddelde leeftijd van het cabinepersoneel was eind december 44 jaar (...).

Veel KLM-medewerkers werken met de calculator, maar het is nog niet bekend hoeveel mensen het vrijwillige ontslagregelingplan daadwerkelijk zullen nemen. "We krijgen veel vragen omdat **het lijkt alsof we bij de KLM op een dood spoor zitten. Collega's wachten af hoeveel mensen er ontslagen kunnen worden en KLM wacht af hoeveel mensen zich zullen inschrijven voor het vrijwillige ontslagprogramma.**

Mijn opmerking: Tussen de vakbonden en het KLM-management zijn discussies gaande over de toekomst van alle personeelscategorieën.

De eisen van de Nederlandse overheid voor een verlaging van de hoge salarissen bij de KLM hebben voor spanning gezorgd bij de piloten. Hun beloningssysteem is anders dan dat van de piloten van Air France. KLM-piloten hebben een vast salaris, terwijl Air France-piloten een variabele beloning hebben op basis van het aantal gevlogen uren.

> Transavia Frankrijk hervat geleidelijk aan zijn vluchten vanaf 15 juni.

(bron: Air Journal) 28 mei - Terwijl **Transavia Frankrijk** aanvankelijk van plan was de vluchten op 25 juni te hervatten, is het **nu tien dagen eerder begonnen, namelijk op 15 juni, de** datum waarop Frankrijk zijn

grenzen zal openstellen voor binnenlands verkeer in Europa.

De Franse lowcostmaatschappij zal een eerste beperkt vluchtschema aanbieden, "aangepast aan de huidige sanitaire omstandigheden en in het bijzonder tegemoetkomend aan de verwachtingen van de familiale reizigers" tijdens het zomerseizoen.

Vanaf 15 juni zal het zijn eerste routes exploiteren vanuit Lyon-Saint Exupéry en Nantes-Atlantique met vluchten naar Portugal (Faro, Lissabon en Porto). Vanaf 26 juni worden nieuwe bestemmingen vanuit Parijs-Orly (toen heropend) en Montpellier-Méditerranée aangeboden aan passagiers naar Portugal, Spanje, Italië, Griekenland, Nederland, Kroatië, Ierland en IJsland (...). Transavia France zal dan 25% van haar vluchtschema uitvoeren (...).

Transavia France heeft de passagiersroute volledig heroverwogen om haar klanten zo goed mogelijk te beschermen. Er zullen nieuwe sanitaire maatregelen worden genomen.

Bij het inchecken

:- -Aankomst 2 uur voor de vlucht om strikte naleving van de gezondheidsregels mogelijk te maken-

-Het dragen van een masker is verplicht voor passagiers (inclusief kinderen ouder dan 11 jaar) en personeel. -

Versterkte reiniging van de incheckbalies en automatische bagageafgiftepunten -

In de incheck- en boardingruimten is hydroalcoholische gel beschikbaar -

Grondmarkeringen om ervoor te zorgen dat de sociale afstand wordt gerespecteerd -

Opstelling van wachtrijen -

Plexiglasbescherming bij de incheck-, verkoop- en instapbalies -

Passagiers kunnen hun handbagage gratis afgeven

bij het inchecken:-

Anticiperen op boarding-fasen- -

Sequenced boarding om cross-flows te voorkomen-

-Limiteren van het aantal klanten in de boarding-bruggen en in de accesses

Tijdens de vlucht

:- - Ontvangst bij aankomst in het vliegtuig: de bemanning zal worden uitgerust met maskers-

-Aankondiging van voorzorgsmaatregelen tijdens de installatie en de volgorde van ontscheping om het gangpad niet te verzadigen- -

Bevoorziening van

hydro-alcoholische gel-dispensers- -De

service en het productaanbod aan boord zullen worden aangepast. De betaling gebeurt uitsluitend met een creditcard en bij voorkeur

contactloos. -De

lucht wordt om de 3 minuten gefilterd met HEPA-filters die een soortgelijke filtering als in de operatiekamer garanderen.

- De cabines van alle vliegtuigen worden elke avond gereinigd en gedesinfecteerd volgens de nieuwe EASA-eisen.

Bij aankomst

:- Scheepvaart in volgorde van binnenkomst per passagiersgroep-

-Beperking van het aantal klanten in de gangpaden-

-Markeringen op de grond in de wachtruimtes-

-Plexiglas bescherming op de vermiste bagagebalies.

***Mijn commentaar:** Voor de hervatting van de vluchten heeft Transavia alle regelingen getroffen om de passagiers in de beste omstandigheden te ontvangen. Maar alles zal afhangen van de evolutie van de sanitaire situatie.*

> **Lufthansa: Berlijn en Brussel komen een reddingspakket van 9 miljard euro overeen.**

(bron Kapitaal) 30 mei - **Lufthansa slaat een nieuwe weg in (...). Het reddingspakket van 9 miljard euro** is (...) onderwerp van veel discussie. Maar het goede nieuws is dat er vrijdag in **Brussel een cruciaal akkoord is bereikt tussen de Duitse uitvoerende macht en de Europese Commissie over de** belangrijkste voorwaarden voor de redding, die bedoeld is om te voorkomen dat Lufthansa failliet gaat (...). **Het compromis voorziet in de mogelijkheid voor Lufthansa om tot 24 start- en landingslots aan concurrenten te geven**, wat volgens de maatschappij zeer begeerde en waardevolle rechten zijn voor de luchtvaartmaatschappijen, die 8 geparkeerde vliegtuigen vertegenwoordigen. De Raad van Bestuur "aanvaardt de concessies", die "in omvang zijn teruggebracht" ten opzichte van wat aanvankelijk werd genoemd, en wacht nu op het groene licht van de toezichthouder, merkt Lufthansa op in het persbericht (...). De rechten, gelijkelijk verdeeld over de **luchthavens van Frankfurt en München**, zullen gedurende anderhalf jaar worden voorbehouden aan "nieuwe concurrenten", voordat de reeds in deze twee steden aanwezige maatschappijen ze kunnen kopen als ze nog beschikbaar zijn. "De **slots zullen alleen moeten worden overgenomen door een Europese concurrent die zelf geen overheidssteun heeft ontvangen vanwege de coronaviruspandemie**", voegt de Duitse groep eraan toe. Een buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders wordt "binnenkort" bijeengeroepen. Zij moeten de redding ook goedkeuren, aangezien het om een kapitaalverhoging gaat. Het ministerie van Economische Zaken noemde in een persbericht een "belangrijke stap

(...) die de weg opent naar de raadpleging van de algemene vergadering", terwijl "daarbuiten de onderhandelingen worden voortgezet" (...). De onderhandelingen over de Belgische dochtermaatschappij Brussels Airlines, die medio mei plannen aankondigde om het personeelsbestand met een kwart in te krimpen, en **Austrian Airlines**, die Oostenrijk om een bedrag **van 767 miljoen euro heeft gevraagd, worden** voortgezet. **Berne zal zich garant stellen voor 1,2 miljard euro aan leningen aan de dochterondernemingen Swiss en Edelweiss.**

Het reddingspakket voorziet dat de staat voor € 300 miljoen een belang van 20% in de groep neemt, naast de injectie van € 5,7 miljard aan niet-stemgerechtigde fondsen, waarvan € 1 miljard in aandelen kan worden omgezet. Dit zou de eerste keer zijn dat de Duitse staat terugkeert naar het kapitaal van de onderneming sinds de volledige privatisering in 1997.

Berlijn behoudt zich het recht voor om zijn aandeel te verhogen tot 25% en één aandeel, de blokkeringsminderheid, maar alleen "in het geval van een openbaar overnamebod door een derde partij" of niet-betaling van het belang. Duitsland staat ook garant voor een lening van 3 miljard euro en krijgt twee zetels in de raad van commissarissen van Lufthansa, die geen dividenden en bonussen mag uitkeren aan zijn leidinggevenden. Ryanair heeft aangekondigd het plan te willen aanvechten voor het Europese Hof van Justitie en noemt het "illegale staatssteun die de concurrentie sterk zal verstoren" (...).

Mijn opmerking: De voorwaarden die de Europese Commissie stelt, zijn belangrijker voor de Lufthansa-groep dan voor de Air France-KLM-groep. Dit is het gevolg van de verhoging van het kapitaal van de Duitse staat.

De Europese Commissaris voor Concurrentie was echter duidelijk: "Als Air France-KLM terugkomt voor een herkapitalisatie, zal zij natuurlijk in dezelfde categorie vallen als Lufthansa. Dat spreekt voor zich".

> EasyJet zal de daling van het binnenlandse aanbod van Air France niet onmiddellijk compenseren

(bron: Les Echos) 27 mei - EasyJet zal niet snel de vermindering van het aanbod van Air France compenseren. Na een onderbreking van twee maanden zal EasyJet vanaf 15 juni ten minste 18 routes in Frankrijk heropenen. Er zal voorrang worden gegeven aan de binnenlandse markt. De Orange-luchtvaartmaatschappij zal de vermindering van het aanbod van Air France echter niet op korte termijn kunnen

compenseren. // P. 20

Het is tijd om wakker te worden voor easyJet. Na twee maanden slaap kondigde de oranje luchtvaartmaatschappij de hervatting aan van een deel van haar vluchten, vanaf 15 juni, vanuit 31 Europese luchthavens, waaronder 7 in Frankrijk. Er zal voorrang worden gegeven aan binnenlandse routes, in overeenstemming met de nieuwe gezondheidsvoorschriften.

Het programma is voortdurend in ontwikkeling, maar zoals de zaken er nu voorstaan, **zullen we vanaf 15 juni ten minste 18 routes in Frankrijk exploiteren, met als** vertrekpunt Roissy-CDG, Bordeaux, Lille, Lyon, Nice, Nantes en Toulouse, die allemaal binnenlands zijn, met uitzondering van Bordeaux/Genève, Nantes/Genève, Nice/Genève en Nice/Londen-Gatwick", legt Réginald Otten uit, die bij easyJet de leiding heeft over de Franse markt. Dit is slechts 5% van ons gebruikelijke aanbod, maar het zou in de loop van de weken moeten blijven stijgen. »

Na zijn thuisland, het Verenigd Koninkrijk, **is Frankrijk de tweede grootste markt voor de luchtvaartmaatschappij geworden**, met 25 miljoen aangeboden stoelen in 2019. **Het heeft daar 39 vliegtuigen gestationeerd, verspreid over 7 bases**, met 1.700 werknemers onder Frans contract en heeft in 2019 21,8 miljoen passagiers van en naar Franse luchthavens vervoerd, volgens Réginald Otten. Dit maakt easyJet de tweede grootste luchtvaartmaatschappij van Frankrijk en de grootste low-cost (...).

Op het gebied van binnenlands verkeer in Frankrijk staan we ook op nummer twee achter Air France", aldus Réginald Otten. Het binnenlandse **verkeer is goed voor ongeveer 30% van onze passagiers in Frankrijk, waaronder een groot deel van de zakenreizigers. Op routes als Orly/Toulouse en Lyon/Toulouse zijn zij goed voor bijna de helft van alle passagiers**" (...).

Ssi **easyJet** heeft al een sterke aanwezigheid in Bordeaux, Nantes en Lyon - Air France's drie tussenstops die in minder dan 2 uur en 30 minuten met de trein worden bediend - en het **lijkt erop dat de** luchtvaartmaatschappij **niet van plan is Air France op de Orly-dienst te vervangen. "Wij exploiteren geen route die in minder dan 3 uur met de trein wordt bediend"**, wijst Réginald Otten erop.

Anderzijds zou easyJet kunnen profiteren van de aangekondigde heroriëntatie van Hop, de regionale dochteronderneming van Air France, op Paris-CDG en Lyon, door te proberen klanten terug te winnen op bepaalde transversale routes, alsook op verschillende

"radiale" routes die vertrekken van Orly. Dit is al het geval op Lyon/Toulouse, Lyon/Bordeaux, Nantes/Toulouse en Lille/Bordeaux. Tenzij Transavia, de goedkope dochteronderneming van Air France, in de weg staat door een deel van het binnenlandse netwerk over te nemen van Hop en Air France.

Mijn commentaar: Het bedrijf easyJet is zeer goed ingeburgerd in Frankrijk. Het heeft evenveel vliegtuigen als Transavia Frankrijk. Maar het concurreert sterk met Air France door zich te richten op zowel vrijetijds- als zakenreizigers.

> Ryanair wil de salarissen van zijn werknemers met maximaal 20% verlagen of geconfronteerd worden met ontslag.

(bron RTL) 1 juni - Volgens verschillende vertrouwelijke documenten die RTL heeft kunnen verkrijgen, heeft **Ryanair**, dat getroffen is door de economische gevolgen van de coronacrisis, een voorstel gedaan dat zeer slecht gaat met zijn Franse personeel. De

luchtvaartmaatschappij **heeft haar in Frankrijk gevestigde piloten voorgesteld hun salaris (vast en variabel) met 20% te verlagen, op straffe van een deel van het personeel te moeten ontslaan.**

Deze vermindering zou beginnen op 1 juli 2020. Piloten zouden geleidelijk aan 100% van hun salaris terugkrijgen na slechts 5 jaar. Het verlies van hun inkomen over 5 jaar zou 12% bedragen. Ryanair wil ook nog lagere salarissen toepassen voor nieuw ingehuurde piloten en copiloten. Bovendien zou tot 30 juni 2025 geen salarisverhoging mogelijk zijn.

Dit ultimatum werd voorgelegd aan het Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) met een antwoord binnen 5 dagen. Als dit niet het geval zou zijn, zou Ryanair geen andere keuze hebben dan 29% van de piloten en 27% van de copiloten die het als overbodig heeft geïdentificeerd, te ontslaan. Dit vertegenwoordigt 23 van de 81 piloten die het bedrijf heeft op zijn 3 Franse bases in Marseille, Toulouse en Bordeaux.

De Ryanair-sectie van de SNPL heeft besloten mee te werken aan het opstellen van een collectieve prestatieovereenkomst 'waiting for better days' en verzekert dat zij in ruil daarvoor van Ryanair de toezegging heeft gekregen dat zij geen piloten zal ontslaan.

(...) **Ryanair stelt ook voor dat gastvrouwen en stewards hun salaris met 10% verlagen vanaf 1 juli 2020 tot 1 juli 2025, wanneer de commerciële vliegtuigbemanningen hun volledige salaris zouden terugkrijgen.** Er zou ook geen salarisverhoging zijn voor een periode

van 5 jaar. Bovendien zouden nieuwkomers 10% minder betaald krijgen dan hun collega's.

Het bedrijf wil ook dat het cabinepersoneel minder uren werkt, van 2.000 uur per jaar tot 1.600 uur per jaar, met een loonsverlaging van 1.539 euro per maand tot 1.231 euro per maand, ook voor nieuwkomers (...). Tarieven onder het minimumloon (...). Wat de piloten betreft, als de overeenkomst niet binnen 5 dagen wordt ondertekend, dreigt het bedrijf 27 van hen te ontslaan, van de ongeveer 160 die in Frankrijk zijn gestationeerd.

Gecontacteerd door RTL (...) bevestigt Ryanair (...) in gesprek te zijn met de Franse vakbonden "over redelijke noodmaatregelen voor kostenbesparing, waaronder tijdelijke salarisverlagingen tot 20% voor de best betaalde piloten en tot 10% voor het cabinepersoneel, die verhoudingsgewijs over 5 jaar moeten worden hersteld".

De onderneming voegt hieraan toe dat "dit redelijke en in de tijd beperkte maatregelen zijn die erop gericht zijn zoveel mogelijk banen te behouden in een tijd waarin alle luchtvaartmaatschappijen in Europa banen schrappen om deze ongekende crisis te overleven" (...).

Mijn commentaar: De pilotenbond van Ryanair heeft ermee ingestemd om een collectieve prestatieovereenkomst te sluiten.

Dit is per 1 januari 2018. Er kunnen collectieve prestatieovereenkomsten worden gesloten om aan de behoeften van de onderneming te voldoen of om de werkgelegenheid te behouden of te ontwikkelen. Dergelijke overeenkomsten kunnen bepalingen bevatten die gericht zijn op :

- . de organisatie van de arbeidstijd en de wijze waarop deze wordt georganiseerd en verdeeld;*
- . de organisatie van de bezoldiging, met inachtneming van de bij brancheovereenkomst vastgestelde minimale hiërarchische salarissen;*
- . de vaststelling van de voorwaarden voor de beroeps- of geografische mobiliteit binnen de onderneming.*

Het bijzondere aan de CAO ligt in de koppeling met de arbeidsovereenkomst. De clausules van de overeenkomst vervangen de clausules van de arbeidsovereenkomst met instemming van de werknemer. Indien de werknemer zich verzet tegen de toepassing van de overeenkomst, kan hij of zij worden ontslagen om een reden die gebaseerd is op de afwijzing van de overeenkomst.

In de huidige crisisperiode maakt de ondertekening van een collectieve prestatieovereenkomst het mogelijk om het aantal ontslagen te

beperken. In ruil daarvoor aanvaardden de werknemers wijzigingen in hun arbeidsovereenkomst.

De rol van de vakbonden is cruciaal. Zij moeten ervoor zorgen dat de aan de werkgever verleende concessies het voorwerp uitmaken van echte tegenhangers, met name wat betreft de garantie van de werkgelegenheid.

> **Norwegian Air Shuttle zinkt in het rood**

(bron: Le Figaro met AFP) 28 mei - **De goedkope luchtvaartmaatschappij Norwegian Air Shuttle ging** in het rood tijdens een eerste kwartaal dat werd gekenmerkt door de crisis in verband met het nieuwe coronavirus, volgens de resultaten die op donderdag werden gepubliceerd. De vervoerder, die een teleurstellend kwartaal had voorspeld, **boekte** tussen januari en maart **een nettoverlies van 3,28 miljard kronen (302 miljoen euro)**, tegenover 1,98 miljard in dezelfde periode een jaar eerder. Het bedrijfsverlies (EBIT) bedroeg bijna SEK 2,1 miljard. De omzet daalde met 19% tot 6,5 miljard Zweedse kronen.

Als gevolg van de crisis die met name de luchtvaartindustrie treft, is "de Noor in winterslaap gegaan na het nemen van drastische maatregelen om zijn liquiditeit te behouden", aldus de luchtvaartmaatschappij in een persbericht. Het **Noorse reddingsplan voorziet in de omzetting in aandelen van meer dan 10 miljard kronen (880 miljoen euro)** aan **schulden** aan obligatiehouders en leasemaatschappijen.

De omzetting zal worden gevolgd door een kapitaalverhoging, de vierde in iets meer dan twee jaar. De vervoerder heeft ook garanties gekregen van de Noorse regering. "Ons doel is ervoor te zorgen dat Noorwegen een sterke positie behoudt in de toekomstige luchtvaartindustrie (...). Zodra de wereld weer normaal is, zullen we klaar zijn om terug te komen met verbeterde diensten voor onze klanten", aldus de CEO van de groep, Jacob Schram, die in de verklaring wordt geciteerd.

> **Nieuwe bezuinigingsmaatregelen bij American Airlines**

(bron: Trends) 28 mei - **Deze nieuwe bezuinigingsmaatregel zal gevolgen hebben voor zo'n 5.100 van de huidige 17.000 managementbanen van de luchtvaartmaatschappij. Het komt bovenop een lopend vrijwillig vertrekplan dat 39.000 van de 100.000 werknemers van het bedrijf al hebben geaccepteerd, volgens** Elise Eberwein, een van de topmanagers van American Airlines.

"We moeten onze structurele kosten verminderen, inclusief de belangrijkste uitgaven, d.w.z. de lonen en uitkeringen. We moeten ons ook voorbereiden om op korte termijn een kleinere luchtvaartmaatschappij te exploiteren", zegt Eberwein. **American Airlines (...)** heeft om te overleven financiële steun van de federale overheid gekregen in de vorm van zeer laagrentende leningen. In ruil daarvoor heeft het bedrijf, net als zijn landgenoten en rivalen, **beloofd om banen te behouden tot 30 september.**

American Airlines stelt in het document dat **deze ontslagen pas vanaf oktober van kracht worden**, hoewel de betrokkenen in juli worden geïnformeerd. Zij kunnen besluiten om te vertrekken in het kader van een nieuw vertrekplan, dat al open is en op 10 juni zal worden gesloten. Als de doelstelling van 30% niet wordt gehaald, zal de luchtvaartmaatschappij overgaan tot volledige ontslagen.

American Airlines overweegt ook om de banen van piloten en cabinepersoneel in te krimpen om hun respectievelijke arbeidskrachten in overeenstemming te brengen met het gesmolten vluchtschema. Het belooft specifieke aankondigingen in de "komende weken", na overleg met de vakbonden (...).

***Mijn commentaar:** American Airlines is de meest worstelende luchtvaartmaatschappij in de Verenigde Staten. De schuldenlast ligt 30 tot 40% hoger dan die van de concurrenten. Vorige maand hebben verschillende waarnemers de mogelijkheid geopperd om het onder de bescherming van hoofdstuk 11 te plaatsen.*

In de Verenigde Staten biedt hoofdstuk 11 van de faillissementswet een onderneming de mogelijkheid om uitstel te krijgen om haar schuld te herstructureren en een reddingsplan voor te stellen dat door de rechtbank zal worden gevalideerd. De drie grote luchtvaartmaatschappijen (Delta Air Lines, American Airlines en United Airlines) zijn alle drie ten minste één keer onder de bescherming van hoofdstuk 11 geplaatst. Hierdoor zeggen de bedrijven in de Golf dat deze drie Amerikaanse bedrijven ook door hun overheid zijn geholpen.

> **Latam Airlines: de echte redenen voor het faillissement**

(bron La Quotidienne) 27 mei - (...) De luchtvaartmaatschappij **Latam Airlines heeft gisteren officieel het faillissement aangevraagd in de Verenigde Staten.** Volgens de verklaring van de luchtvaartmaatschappij: "Op 26 mei 2020 diende de groep Latam Airlines een aanvraag in voor een reorganisatie in het kader van hoofdstuk 11 van de Amerikaanse faillissementswet. Het besluit, dat betrekking heeft op dochterondernemingen in Chili, Peru, Ecuador en

Colombia, zal niet leiden tot het staken van de activiteiten.

De luchtvaartmaatschappij benadrukt dat hoofdstuk 11 van de V.S. "een opwindende gelegenheid biedt om met onze schuldeisers en alle belanghebbenden samen te werken om onze schuld te verminderen en onze vele zakelijke uitdagingen aan te pakken. "

Dit is geenszins een liquidatieproces," zei Roberto Alvo, CEO van Latam. **"Hoofdstuk 11 biedt een juridisch kader waarbinnen Latam en zijn dochterondernemingen in Chili, Peru, Colombia, Ecuador en de Verenigde Staten hun activiteiten kunnen herstructureren en aanpassen. De schulden zullen waarschijnlijk worden geherstructureerd om de luchtvaartmaatschappij speelruimte te geven en haar in staat te stellen te zorgen voor wat zij "duurzaamheid op lange termijn" noemt (...).**

De groep beweert de steun te hebben gekregen van zijn belangrijkste aandeelhouders, waaronder de families Cueto en Amaro en de Golfmaatschappij Qatar Airways. Samen zullen deze belanghebbenden tot 900 miljoen dollar aan debiteurenfinanciering verstrekken. Het is echter nog niet bekend of de hoofdaandeelhouder, Delta Airlines, die 20 procent van het bedrijf bezit, zal ingrijpen om het bedrijf bij te staan.

***Mijn opmerking:** Aangezien de Chileense regering het zich niet kan veroorloven haar nationale bedrijf te helpen, is zij gedwongen te herstructureren. Zij heeft de hulp van haar belangrijkste aandeelhouders gekregen, waardoor zij hoopt de huidige crisis te kunnen doorstaan.*

> **De Safran-groep zakt weg in het "harde" deel van de crisis...**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 29 mei - **Safran (...)**, de Franse groep van motoren- en uitrustingsfabrikanten, **zag zijn verkoop in april gehalveerd ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar, als** gevolg van de sterke daling van de leveringen van nieuwe vliegtuigen met één gangpad, zowel bij Boeing (een jaar nadat de 737 MAX aan de grond was gehouden) als bij Airbus (als gevolg van de pandemie die de luchtvaartmaatschappijen heeft getroffen). De komende twee maanden zou logischerwijs een daling van de verkoop van dezelfde order moeten blijken, of zelfs nog groter, gezien het toenemende aantal uitgestelde leveringen van nieuwe vliegtuigen.

De Safran groep verwacht nu minder dan 1.000 leveringen van LEAP-motoren in de loop van het jaar, gezien de verwachte daling van de leveringen van commerciële vliegtuigen. "Een paar weken geleden noemde ik het cijfer van 1.000 LEAP-motoren die tegen 2020

moeten worden gefabriceerd, maar helaas zitten we vandaag onder dit cijfer," zei CEO Philippe Petitcolin.

De motorenfabrikant CFM International, een 50/50 joint venture tussen Safran Aircraft Engines en het Amerikaanse bedrijf General Electric (GE), heeft vorig jaar 1.736 LEAP-motoren geleverd voor de A320neo en 737 MAX-platformen. De vorige prognoses van Safran, die bij de presentatie van de jaarresultaten van de groep in februari werden aangekondigd, waren gebaseerd op de levering van 1.400 LEAP-motoren dit jaar, dus zonder de impact van de wereldwijde gezondheids crisis enkele weken later.

Deze vermindering van de activiteit betreft natuurlijk niet alleen de motoren, maar ook de andere takken van de groep (gondels, landingsgestel, kajuituitrusting, enz.). Bovendien weten we dat de dienst na verkoop nog zwaarder wordt getroffen door de immobilisatie van de vloten van de luchtvaartmaatschappijen, hoewel ze een zeer belangrijk deel van de rentabiliteit van de Groep vertegenwoordigen (...). De fabrikant van de apparatuur heeft met name besloten zijn kapitaaluitgaven met 60% te verminderen, zijn O&O-uitgaven met 30% en zijn bedrijfskosten met 20%. Op kortere termijn zijn een dertigtal vestigingen van de groep nu tijdelijk gesloten (waarvan vijf in Rusland om gezondheidsredenen). In Frankrijk heeft 40% van de werknemers een arbeidstijdverkorting gekregen (35% wereldwijd) (...).

De Safran-groep rekent nu op een geleidelijk herstel van het luchtverkeer, aangezien veel luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld beginnen te profiteren van verschillende steunmaatregelen om hun activiteiten voort te zetten. (...)

) In China bijvoorbeeld begint het verkeer zich te herstellen, met een daling van ongeveer 45% ten opzichte van 2019, met een bezettingsgraad van 60%. Ook in andere delen van de wereld beginnen we al vroeg tekenen van verbetering te zien", schreef hij destijds, omdat het binnenlandse luchtverkeer de komende weken in veel landen zal aantrekken.

We weten dat de sector met één gangpad niet het zwaarst getroffen zal worden door de crisis, en Safran geeft aan dat het op langere termijn zal blijven profiteren van de vloot van de tweede generatie CFM56's, waarvan 57% van de CFM56-5B/7B's nu minder dan tien jaar oud is, wat het in dit stadium onwaarschijnlijk maakt dat de betrokken A320neo/737NG's met pensioen zullen gaan.

Wat de iets verder weg gelegen toekomst betreft, heeft de Franse lucht- en ruimtevaartgroep aangegeven dat zij samen met haar partner GE blijft werken aan de opvolger van de LEAP-motor "om een brandstofbesparing te bieden die ten minste gelijk is aan of groter is dan die van de LEAP-motor in vergelijking met de

CFM56".

Mijn opmerking: Motorfabrikanten worden evenzeer door de gezondheids crisis getroffen als vliegtuigfabrikanten. Ze hebben echter reden tot hoop, ondanks de problemen waar Boeing mee te maken heeft, aangezien ze motoren leveren voor zowel Boeing als Airbus.

> **Boeing herstart de productie van de 737 MAX**

(bron Le Journal de l'Aviation) 28 mei - De vooruitzichten blijven somber voor **Boeing**, dat zojuist heeft aangekondigd dat het zijn vrijwillige vertrekplan heeft gesloten en dat het heeft besloten alleen al in de Verenigde Staten deze week 6.770 mensen te ontslaan. Maar de vliegtuigfabrikant **heeft zich toch gehouden aan zijn belofte om de productie van de 737 MAX te hervatten**: deze werd op 27 mei, na een onderbreking van vijf maanden, opnieuw opgestart.

Het aanvankelijke productietempo zal zeer beperkt zijn. Boeing heeft al enkele honderden vliegtuigen geproduceerd voor levering, de vraag naar nieuwe vliegtuigen is aanzienlijk afgenomen en de productie wordt momenteel geheroriënteerd. De vliegtuigfabrikant heeft uitgelegd dat er de afgelopen maanden een twaalfstal maatregelen zijn genomen en dat deze met de terugkeer naar het werk zullen worden ingevoerd. Het gaat om een reorganisatie van de werkplekken om de veiligheid, de productiviteit van de werknemers en de productkwaliteit te verbeteren. Ze komen nadat op de 737 MAX verschillende kwaliteitsdefecten werden vastgesteld, waaronder de aanwezigheid van vreemde voorwerpen (FOD) in de brandstoftanks van de vleugels in februari.

Bovenal vliegt het vliegtuig nog steeds niet en gaat het programma in de richting van een verder uitstel van de tests met FAA-inspecteurs - noodzakelijk om de aangebrachte wijzigingen, met name aan het overtrekbeveiligingssysteem (MCAS), te valideren (...). Er is op dit moment geen datum vastgesteld (...).

Naast deze zeer slechte industriële prestaties heeft de huidige gezondheids crisis de gevolgen voor de orderportefeuille van het programma nog verergerd. In maart werden de orders voor 150 vliegtuigen geannuleerd (waarvan 75 van Avolon en 34 van GOL), terwijl in april 209.737 MAX uit de orderportefeuille verdwenen zijn (108 annuleringen en 101 ondergefinancierde toezeggingen). Tegelijkertijd worden er steeds meer onderhandelingen gevoerd met luchtvaartmaatschappijen die wanhopig zijn om hun leveringen uit te stellen (...).

Mijn commentaar: Het aantal nieuwe B737 Maxs op voorraad

vertegenwoordigt bijna een jaar aan leveringen. De herlancering van de productie van dit model is vooralsnog symbolisch.

Zorgen over toekomstige schuldenniveaus van luchtvaartmaatschappijen > Zorgen over toekomstige schuldenniveaus van luchtvaartmaatschappijen

(bron: Le Journal de l'Aviation) 27 mei - Na de regeringen en de financiële actoren te hebben aangespoord om de luchtvaartmaatschappijen met alle mogelijke middelen te helpen, **kwalificeert de IATA nu haar standpunt.** Een meer gedetailleerde analyse van de **aard van de ontvangen steun heeft de vereniging ertoe gebracht zich zorgen te maken over een van de gevolgen van deze redding, die overigens onontbeerlijk is: de omvang van de toekomstige schuldenlast.** Zij schat dat dit tegen het einde van het jaar met 28% zal toenemen ten opzichte van het begin van 2020, dat wil zeggen met 120 miljard dollar, wat waarschijnlijk zal wegen op het vermogen van de vervoerders om zo snel mogelijk terug te stuiten. **Tot op heden is er 123 miljard dollar vrijgemaakt door verschillende regeringen over de hele wereld om de industrie te helpen en faillissementen zoveel mogelijk te voorkomen.** Deze steun is in verschillende vormen gekomen, maar 54%, oftewel 67 miljard dollar, zal nieuwe schulden creëren, aangezien het bestaat uit leningen, belastinguitstel en leningaranties. Daarnaast is er voor 52 miljard dollar aan steun uit commerciële bronnen (banken, leasingbedrijven, enz.) verstrekt. Wat de **overheidssteun** betreft, deze is **"zeer ongelijk verdeeld over de wereld" en binnen de regio's,** merkt Brian Pearce, hoofdeconoom bij de IATA, op en is zeer beperkt of onbestaand in de ontwikkelingslanden. De Noord-Amerikaanse regeringen hebben dus steun verleend aan hun luchtvaartmaatschappijen voor 25% van hun bedrijfsinkomsten in 2019 (met een zeer groot verschil tussen de Verenigde Staten en Canada, dankzij de CARES-wet). Voor Europa bedraagt dit percentage 15% en voor Azië-Pacific 10% (met zeer aanzienlijke steun van Singapore en, in veel mindere mate, Japan en Zuid-Korea). Aan de andere kant kunnen vervoerders in Latijns-Amerika en de regio Afrika/Midden-Oosten alleen op zichzelf vertrouwen, met een gemiddelde ondersteuning van minder dan 1% van de omzet in 2019.

Van de tien grootste luchtvaartmarkten ter wereld is Frankrijk het land met de sterkste overheidssteun: de steun bedraagt meer dan 36% van het niveau van de eenheidsprijs van het ticket in 2019 - de Verenigde Staten liggen met 32,7% net achter. Het land heeft inderdaad een inspanning van 7 miljard euro geleverd ten gunste van de groep Air France-KLM, waaraan met name de arbeidstijdverkortingsmaatregelen

of de door de staat gegarandeerde leningen van Aircalin en Air Tahiti Nui moeten worden toegevoegd. Voor de andere bedrijven is aanvullende steun gepland - SCARA schat dat deze 1 miljard euro zou moeten bedragen om concurrentievervalsing met Air France te voorkomen.

De IATA prijst alle steun die tot nu toe is verleend om dreigende faillissementen en de ineenstorting van de sector te voorkomen. Maar het waarschuwt dat er een ander probleem is ontstaan op de langere termijn: "de volgende uitdaging zal zijn om te voorkomen dat de luchtvaartmaatschappijen onder het gewicht van de schuld die de steun creëert, zinken", zegt **Alexandre de Juniac, de directeur-generaal**. Als hij beter kijkt, roept hij **ook de volgende staten die willen handelen op om zich te richten op het vergroten van het eigen vermogen van hun bedrijven**. De toename van de schuldenlast van de sector brengt het risico met zich mee dat het herstel wordt vertraagd en dat de gevolgen van de crisis langer duren dan de periode die nodig is om de vraag te laten terugkeren, vooral omdat de nieuwe gezondheidsmaatregelen de kosten zullen doen stijgen. Dit is de prijs van overleven.

***Mijn opmerking:** het beheer van het eigen vermogen van luchtvaartmaatschappijen zal de komende maanden van cruciaal belang zijn.*

Die van de Lufthansa Groep zal in de nabije toekomst toenemen wanneer de Duitse staat een aandeel neemt.

De groep Air France-KLM heeft van haar kant een maatregel genomen "die het mogelijk maakt dat het door de Franse staat toegekende aandeelhoudersvoorschot geheel of gedeeltelijk in het kapitaal van de onderneming wordt opgenomen".

> Skytrax: de beste luchthavens in 2020 zijn... leeg.

(bron Air Journal) 12 mei - In de 2020 Skytrax World Airport Awards **behouden Singapore-Changi en Tokyo-Haneda hun plaats als kampioenen en runners-up**, terwijl Doha-Hamad International naar de derde plaats opschuift. Daarna komen Seoul-Incheon (3de vorig jaar) en München (+2), gevolgd door Hong Kong (-1), Tokyo-Narita (+2), Nagoya-Centrair (-2), **Amsterdam-Schiphol (+5, voor het eerst in de Top Tien)** en Osaka-Kansai (+1).

De plaatsen 11 tot 20 in het Skytrax klassement worden ingenomen door Zürich (-1), London-Heathrow (-4), Vancouver (+4), Frankfurt (-2), Helsinki (+1), Wenen (+3), Melbourne (+6), Taipei-Taoyuan (-5),

Kopenhagen (-4) en ten slotte **Paris-CDG**, die in 2020 10 plaatsen opschuift na zeven plaatsen te hebben veroverd in het voorgaande jaar.

In de rest van de top 100 luchthavens vinden we Montreal-Pierre Elliott Trudeau op de 57e positie (+5), en **Parijs-Orly op de 76e, tegenover de 137e in 2019**. De SSR-luchthaven van Mauritius verschijnt op de 82ste plaats, terwijl die van Genève en Brussel niet zichtbaar zijn.

(...) **Parijs-Charles de Gaulle**, dat nu op de 20e plaats in de wereld staat (van de 30e plaats in 2019), blijft jaar na jaar vooruitgang boeken sinds zijn intrede in de top 100 (tot de 94e plaats in 2014). **Terminal 3 is uitgeroepen tot 's werelds beste Low-Cost Airlines Terminal en Hal M van Terminal 2E wordt erkend als de 4e beste boarding lounge ter wereld.**

Op het gebied van winkel- en passagiersvervoer is Parijs-Charles de Gaulle 1 plaats hoger dan de 6e plaats in de wereld voor het winkelaanbod en de beleving. Parijs-Charles de Gaulle staat ook in de top 10 van de wereld wat betreft het aanbod aan vrijetijdsactiviteiten in de terminal (...).

Voor het eerst is **Parijs-Orly opgenomen in** de top 100 van de beste luchthavens ter wereld op de **76e plaats** en staat nu op het niveau van de beste internationale normen.

Dit succes weerspiegelt de inspanningen op het gebied van de ontvangst, de bewegwijzering en de werkzaamheden voor de modernisering van de luchthaven, **met name de ingebruikname van de internationale steiger Orly 4 (in juni 2016) en vervolgens de nieuwe Orly 3 (in april 2019) (...).**

***Mijn commentaar:** De hubs van de Air France-KLM groep zijn allemaal vooruitstrevend in de rangschikking van de beste luchthavens. Een prestatie die toegejuicht moet worden.*

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4,28 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 1 juni. Het is sterk gestegen met +13,6% in één week tijd. Het is begin mei teruggekomen op zijn prijs. Het was tijdens de crisis 2011-2012 slechts gedaald tot onder de 4 euro, tussen november 2011 en juli 2012. Drie belangrijke gebeurtenissen

hadden deze crisis veroorzaakt: de kernramp in Japan, de crisis in de eurozone en de "lente" in de Arabische wereld. In deze periode stond het vat olie op 110 dollar.

Aan het begin van de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 4,80 euro. Veel analisten hebben aan het begin van de gezondheids crisis hun prijsprognoses verlaagd. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gestegen van \$1 naar \$37. Aankondigingen van het begin van de deconfinering geven het signaal voor een hervatting van de industriële activiteit. Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 69 dollar. 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](#). 10525 mensen ontvangen deze live persrecensie