

De sociale rekening van Air France voor de crisis is al sterk gereduceerd.



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N° 763, 6 juli 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](#) 

### *Persoverzicht van maandag*

#### > **Air France's sociale rekening voor de crisis is al erg laag**

(bron Les Echos) 4 juli - **Het wetsvoorstel voor de Covid-19-crisis is deze vrijdag officieel gepresenteerd aan de werknemersvertegenwoordigers van Air France en haar regionale dochteronderneming Hop!** na enkele uren van debat dat in de vroege ochtend begon en tot in de vroege avond doorging. Het aantal banenverlies is, zoals verwacht, minder groot dan de eerste schattingen, die waarschijnlijk opzettelijk zijn gedistilleerd en meer dan 8.000 banen hebben gekost.

**De doelstelling is om 6.560 van de 41.000 banen bij Air France en 1.020 van de 2.420 banen bij Hop te schrappen. Dit betekent dat er eind 2022 in totaal 7.580 banen minder waren, op een totaal van 43.420. Dit betekent een vermindering van het personeelsbestand met meer dan 17% op groepsniveau en 16% bij Air France alleen al.** Dit is vergelijkbaar met de door de Lufthansa-groep geplande personeelsinkrimping (22.000 banen, d.w.z. bijna 16% van het personeelsbestand van de vier luchtvaartmaatschappijen van de groep), maar veel minder dan de duidelijke bezuinigingen die bij British Airways zijn aangekondigd (12.000 banen, d.w.z. bijna 30%) of easyJet (4.500 banen, d.w.z. 30%). Dit ondanks het feit dat bij deze bezuinigingen rekening wordt gehouden met de problemen van het binnenlandse netwerk van Air France en haar dochtermaatschappij Hop, die dateert

van vóór deze crisis.

Bovendien heeft Air France zich gehaast om erop te wijzen dat de natuurlijke vertrekken die tegen eind 2022 bij Air France worden verwacht en die op meer dan 3.500 worden geschat, "het mogelijk zullen maken om meer dan de helft van deze banenreductie te compenseren dankzij een gunstige leeftijds piramide". Dit komt neer op een resterende overbezetting van ongeveer 3.000 functies bij Air France en 820 bij Hop, die de Groep, indien mogelijk zonder gedwongen vertrek, zal trachten op te vangen door middel van vrijwillige vertrekregelingen, vervroegde uittreding en interne mobiliteit, overeenkomstig de wensen van de regering.

De zaak lijkt al goed op gang te zijn gekomen. Een eerste collectieve arbeidsovereenkomst (RCC) is al ondertekend met de belangrijkste pilotenvereniging van Air France, die betrekking heeft op 430 van de 4.217 vrijwillige vertrekken. De eerste vertrekken zijn gepland voor augustus. Een andere RCC-overeenkomst is momenteel in onderhandeling met de stewardessenbonden van Air France, voor 1.560 vrijwillige vertrekken, die ook in augustus zouden kunnen worden afgesloten.

**De komende weken zullen de onderhandelingen tussen het management en de vakbonden dan ook gericht zijn op de voorwaarden voor het behoud van de werkgelegenheid en de vrijwillige vertrekplannen voor het grondpersoneel van Air France en de medewerkers van Hop. Dit zijn twee categorieën werknemers die in het kader van eerdere herstructureringsplannen al de zwaarste prijs hebben betaald.**

Sinds 2008 heeft Air France zijn personeelsbestand met meer dan 10.000 werknemers ingekrompen. Wat Hop betreft, heeft de luchtvaartmaatschappij net een vrijwillig ontslagprogramma afgerond. Het vinden van voldoende vrijwilligers om aan de doelstellingen te voldoen lijkt daarom ingewikkelder dan elders.

**In het geval van Hop is het brouwsel des te bitterder omdat de sluiting van de routes van Orly en de vermindering van het aanbod met 40% een andere onderneming van de groep, de goedkope Transavia, in staat zal stellen een aantal van haar routes over te nemen en nieuwe te openen.** Het "reconstructieplan" van de groep Air France, dat eind juli zal worden gepresenteerd, is, samen met dat van Air France-KLM, van plan om van Transavia de belangrijkste luchtvaartmaatschappij van Orly te maken, met name door een deel van de binnenlandse routes die door Air France en Hop wegens gebrek aan rentabiliteit zijn verlaten, zoals Biarritz, Montpellier, Pau, Perpignan en Brest, naar Transavia over te hevelen. Tegen eind 2022 zal het

personeel van Air France op de korte afstand op Orly dus toenemen van 893 tot 644 plaatsen, terwijl het aantal plaatsen op provinciale stopplaatsen zal stijgen van 1.944 tot 1.359. Bovendien zal het personeel hier en daar sterk worden ingekrompen, zoals in Marseille, waar het grondpersoneel zal worden teruggebracht van 328 naar 220 personen. Of in Nantes en Bordeaux, waar de sluiting van de Orly-dienst zal leiden tot het verlies van 90 van de 137 banen in Nantes en 114 van de 173 banen in Bordeaux.

**Voor deze Air France medewerkers op korte afstand, evenals voor de medewerkers van Hop, zal een aanbod tot herplaatsing binnen de Groep worden gedaan, zo heeft het management aangegeven. De betrokken werknemers zouden desalniettemin gedwongen kunnen worden te verhuizen. In geval van weigering kan de mogelijkheid van ontslag niet worden uitgesloten.** Bovendien zou de uitbreiding van Transavia op de binnenlandse routes, die nog steeds onderworpen is aan een overeenkomst met de pilotenvereniging van Air France SNPL, evenals internationaal, op de Maghreb, duizend banen kunnen creëren, zoals de directie heeft aangegeven, zonder dat er een datum wordt genoemd.

Maar niet in de nabije toekomst. Voorlopig blijven de vooruitzichten voor een terugkeer naar groei nogal ver weg. Hoewel Air France plannen heeft aangekondigd om 80% van zijn netwerk deze zomer te heropenen, d.w.z. 150 bestemmingen, zal het totale aanbod van zitplaatsen 60% tot 70% onder het niveau van voor de crisis blijven. In de gunstigste hypothese zou het verkeer van Air France eind 2020 nog steeds 30% lager zijn dan in 2019, 20% lager in 2021, 10% lager in 2022 en 5% lager in 2023. De terugkeer naar het niveau van vóór de crisis zou dus niet voor 2024 plaatsvinden.

Dit zal het moeilijker maken om bepaalde "anti-vergunnings"-instrumenten te gebruiken, zoals de regeling voor langdurige gedeeltelijke activiteit, ook wel bekend als APLD, die slechts voor een periode van maximaal twee jaar is bedoeld.

Toch kan de CEO van Air France-KLM het zich niet veroorloven de "rode lijn" van de minister van Economische Zaken te overschrijden door zijn toevlucht te nemen tot ontslagen. Want naast **de 7 miljard euro aan leningen die Air France al in staat hebben gesteld om surseance van betaling te voorkomen, zal de groep nog steeds een injectie van overheidsgeld nodig hebben om een kans te hebben om haar schulden af te lossen.**

**De Nederlandse tegenhanger van Bruno Le Maire, Wopke Hoekstra, heeft de kat al uit de zak gelaten door de parlementariërs te wijzen op een mogelijke herkapitalisatie van Air France-KLM volgend najaar, die Frankrijk en Nederland zouden onderschrijven,** vastbesloten om op gelijke voet met de Fransen te blijven staan. Dit is

dus niet het moment om het risico te lopen de overheid te verstoren of de publieke opinie te vervreemden van de belastingbetalers.

**Mijn opmerking:** Air France heeft twee maatregelen genomen om de overbezetting aan te pakken.

*Aan de vliegtuigbemanningen is een collectieve arbeidsovereenkomst (RCC) voorgesteld. Het vertrek moet binnen een korte periode, minder dan drie maanden, plaatsvinden.*

*Voor het grondpersoneel wordt voor de meeste sectoren van de groep een vrijwillig vertrekplan (VDP) voorgesteld. Uitzondering hierop zijn de luchtvaartmaatschappijen van Air France voor de korte afstand en HOP!, waar geografische mobiliteitsbeperkingen worden overwogen als het aantal vrijwilligers onvoldoende is.*

*Om deze situatie te voorkomen, hebben sommige vakbonden een alternatief voorgesteld: het gebruik van een nieuwe regeling, de Long Term Partial Activity (LTA). De uitvoeringsbesluiten zullen naar verwachting deze week worden gepubliceerd.*

*De regeling voor langdurige gedeeltelijke dispatching (APLD) is een systeem dat bedrijven in staat stelt hun werktijden over een periode van twee jaar met maximaal 40% te verminderen om ontslagen te voorkomen. De staat dekt dan het verlies aan inkomsten voor de werknemers, waarvan het bedrag afhankelijk is van de vermindering van de arbeidstijd. Zo zal een werknemer die 80% werkt 90% van zijn of haar nettoloon kunnen ontvangen, terwijl een werknemer die 60% werkt ongeveer 87% van zijn of haar inkomen kan ontvangen.*

*Om te kunnen worden uitgevoerd, moet deze regeling (APLD) worden overeengekomen met de vakbonden. De APLD kan worden gecombineerd met een CBP (Collective Bargaining Breakdown Plan), maar niet met een VDP (Voluntary Departure Plan) of een JPP (Job Protection Plan).*

**De regionale hub van Air France: HOP! zal haar personeel en activiteiten met meer dan 40% inkrimpen > De regionale hub van Air France: HOP! zal haar personeel en activiteiten met meer dan 40% inkrimpen > De regionale hub van Air France: HOP! zal haar personeel en activiteiten met meer dan 40% inkrimpen > De regionale hub van Air France: HOP! zal haar personeel en activiteiten met meer dan 40% inkrimpen > De regionale hub van Air France: HOP! zal haar personeel en activiteiten met meer dan**

**40% inkrimpen > De regionale hub van Air France: HOP! zal haar personeel en activiteiten met meer dan 40% inkrimpen > De regionale hub van Air France: HOP! zal haar personeel en activiteiten met meer dan 40% inkrimpen > De regionale hub van Air France: HOP! zal haar personeel en activiteiten met meer dan 40% inkrimpen > De regionale hub van Air France: HOP! zal haar personeel en activiteiten met meer dan 40% inkrimpen > De regionale hub van Air France: HOP! zal haar personeel en activiteiten met meer dan 40% inkrimpen**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 3 juli - Zoals verwacht zal de regionale hub van Air France, die is geërfd van de voormalige Brit Air en de regionale luchtvaartmaatschappijen, de komende maanden een zeer aanzienlijke en snelle vermindering van de spanwijdte ondergaan. **HOP! is inderdaad het grote slachtoffer van de versnelde herstructurering waartoe Air France heeft besloten voor zijn kortereafstandsactiviteiten**, die zeker verlieslatend zijn, maar die ook het doelwit zijn van drastische eisen van de Franse regering op het gebied van het milieu.

Lijnen die vertrekken vanuit Parijs-Orly en waarvoor een spoorwegalternatief van minder dan 2,5 uur bestaat, met uitzondering van het CDG-hubaanbod, zullen worden gesloten, evenals de minst rendabele lijnen, met name enkele cross-divisionele lijnen. **De groep Air France-KLM had tijdens haar algemene vergadering van mei jongstleden aangekondigd dat zij de capaciteit van het binnenlandse netwerk van Air France tegen 2021 met 40% wilde verminderen.**

**Helaas zal het sociale plan dat HOP! zal ondergaan van dezelfde orde van grootte zijn, met de eliminatie van 40% van het totale personeelsbestand.** Volgens de cijfers die aan de vakbonden zijn meegedeeld tijdens een buitengewone vergadering van het Sociaal en Economisch Comité die vandaag in het hoofdkantoor van HOP! in Bouguenais, in de buurt van Nantes, is in het plan van de onderneming voorzien in een totaal van 1.022 voltijdequivalenten op een totaal personeelsbestand van 2.400 werknemers, waaronder 328 stewardessen (piloten), 286 cabinepersoneel (Stewart en stewardessen), 291 werknemers die zich bezighouden met onderhoudswerkzaamheden, en 119 werknemers in ondersteunende en administratieve functies (opleiding, operaties, enz.).

HOP! kon zo zijn vloot met 27 vliegtuigen zien afnemen, inclusief al zijn ERJ 145's (...). HOP! had voor het begin van de pandemie in totaal 69 regionale jets: 14 CRJ 1000, 11 CRJ 700, 16 E190, 15 E170 en 13 ERJ 145.

Twee van de vier faciliteiten die verbonden zijn met HOP! Ook de onderhouds- en engineeringwerkzaamheden worden gesloten: Morlaix (CRJ zwaar onderhoud, 300 medewerkers) en Lille-Lesquin (lijnonderhoud voor alle vloten, 57 medewerkers). Daarnaast zullen 12 van de 14 vliegbases (allemaal behalve Parijs-CDG en Lyon) worden gesloten.

***Mijn commentaar:** Het HOP! reddingsplan dat vorige week werd onthuld, heeft een grote impact gehad op de werknemers van Air France's dochteronderneming voor de korte afstand. De aankondiging van het management van de mogelijkheid voor HOP! medewerkers om zich bij Air France aan te sluiten, stelde hen niet gerust.*

*Zodra dit plan werd aangekondigd, mobiliseerden de lokale verkozenen om te proberen een alternatief te vinden voor de aangekondigde sluitingen van de site.*

### **> Air France: het plan om Transavia op het binnenlandse netwerk te ontwikkelen**

(bron La Tribune) 2 juli - De overdracht van de activiteiten op het binnenlandse netwerk van Air France en haar regionale HOP-dochteronderneming naar de goedkope dochteronderneming van de Transavia-groep is het belangrijkste onderdeel van het herstructureringsplan van Air France.

**Terwijl Transavia momenteel door perimeterovereenkomsten wordt verhinderd om binnenlandse vluchten uit te voeren, zijn er onderhandelingen gaande tussen het management van Air France en het Air France-Transavia Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) om dit verbod op te heffen en een nieuwe perimeterovereenkomst vast te stellen.** Hoewel het resultaat van deze onderhandelingen niet vóór eind juli wordt verwacht, heeft Air France reeds de binnenlandse routes vastgesteld waarop zij haar goedkope dochteronderneming wil positioneren. Deze zullen het netwerk van bestemmingen in Zuid-Europa en de Maghreblanden uitbreiden. Op haar hoofdbasis in Orly **zal Transavia de meeste van de eerder door HOP! geëxploiteerde routes overnemen, die al haar vluchten op de luchthaven ten zuiden van Parijs zal stopzetten om** zich (voor diensten naar Parijs) te concentreren op de bevoorrading van de hub Roissy Charles-de-Gaulle (CDG). Sommige van deze routes werden ook door Air France geëxploiteerd, afhankelijk van het aantal vluchten. **Op Orly behoudt Air France de diensten naar Marseille, Nice, Toulouse en Corsica.**

**(...) Air France is dus van plan Transavia op Biarritz, Montpellier,**

**Pau, Perpignan, Toulon en Brest te positioneren.** De frequentie van de vluchten is niet gespecificeerd, maar zal noodzakelijkerwijs lager zijn, aangezien de capaciteit van de vliegtuigen van Transavia veel hoger is dan die van HOP en Air France.

Transavia zal zich ook ontwikkelen op het kruispunt van netwerken (van regio tot regio). Terwijl HOP! zich zal concentreren op het bedienen van Lyon vanuit verschillende regionale steden, zal Transavia worden gepositioneerd op de routes tussen Lyon en Nantes, Bordeaux en Toulouse, drie belangrijke routes waarop buitenlandse lowcostmaatschappijen zoals EasyJet sterk aanwezig zijn.

Het valt nog te bezien of Transavia nog andere belangrijke cross-country routes buiten Lyon zal exploiteren (...).

De ontwikkeling van Transavia zal ernstige sociale gevolgen hebben. Inderdaad, de overdracht van de activiteit zal niet gepaard gaan met een overdracht van HOP! piloten. Alleen de piloten van Air France staan aan de besturing van de vliegtuigen van Transavia. **De overdracht van de activiteiten naar Transavia zal echter een grote impact hebben op het grondpersoneel van Air France dat de vluchten van Air France en HOP! afhandelt. Omdat Transavia deze taken uitbesteedt.**

**Ondanks deze doorbraak op binnenlandse vluchten zal de binnenlandse activiteit van Transavia marginaal blijven in vergelijking met de vluchten van de maatschappij naar Europese en Maghreb-bestemmingen.** Naast de ontvangst op Orly van de slots voor het opstijgen die overeenkomen met de hervatting van de activiteiten van Air France en HOP! op het binnenlandse netwerk (die niet allemaal zullen worden gebruikt voor binnenlandse vluchten vanwege de capaciteit van de vliegtuigen die een soortgelijke vluchtfrequentie onmogelijk maakt), zal Transavia de vele slots erven die vrijkomen door het opgeven door Air France-HOP! van binnenlandse routes waarop in minder dan 2u30 (exclusief CDG) een alternatief voor het spoor bestaat: Bordeaux, Nantes en Lyon. Er zullen ook slots zijn op de route Clermont-Ferrand-Orly, die zal worden gestopt, hoewel de trein de hoofdstad Auvergne met Parijs verbindt in meer dan 3h30 uur. **Transavia wordt de eerste exploitant van Orly in plaats van Air France.**

***Mijn opmerking:*** Transavia, de enige goedkope dochteronderneming van de Air France-groep, kan op de Franse binnenlandse markt concurreren met easyJet, Ryanair, Volotea en Vueling.

*De ontwikkeling ervan zal plaatsvinden met Air France-piloten (de overeenkomsten tussen de SNPL en de directie verbieden Transavia*

*om eigen piloten aan te werven), maar zonder dat Air France-gastvrouwen en -stewards naar haar kunnen overstappen.*

*Uit kostenoverwegingen lijkt het uitgesloten dat de grondafhandeling door het personeel van Air France wordt verricht, ook al is het personeel overbezet.*

### **> KLM haalt CO2-reductie in 2030 makkelijk (KLM slaagt er gemakkelijk in om de CO2-uitstoot in 2030 te verminderen)**

(bron Upinthesky.nl vertaald met DeepL) 6 juli - **Een van de voorwaarden voor steun van de overheid is dat de KLM zich (...) verplicht tot vermindering van haar CO2-uitstoot. (...) In 2030 zal de KLM per passagier de helft van de CO2-uitstoot moeten hebben bereikt, zoals in 2005 het geval was.** (...) Vrijwel alle vermindering van de CO2-uitstoot zal afkomstig zijn van de vernieuwing van het wagenpark. (...)

**) De vloot van 2005 bestond grotendeels uit oude vliegtuigtypes.**

(...) De onderneming stond aan de vooravond van het tweede deel van een vlootvernieuwingsprogramma in 2005. Dit betekent dat er tussen 2005 en 2030 twee vernieuwingen zullen zijn geweest.

Voor de lange afstand waren er meer vliegtuigen met drie of vier motoren dan met twee. Dus veel uitstoot. De B777's en B767's waren ook niet de meest economische. (...)

De B787-10 is de opvolger van de B747. Volgens KLM stoot de Dreamliner 30% minder CO2 uit per passagier. Vergeleken met de 767 is het verschil 25%. En als je de 747 combi vergelijkt met de 787, dan is het verschil per zitplaats 45%. Dit komt door het verschil in het aantal zitplaatsen aan boord. (...) De

huidige B777-200 zal in 2030 gemiddeld meer dan 25 jaar oud zijn. Dit is de eerste generatie Boeing 777. (...) De A330's zullen ook uit de vloot verdwijnen. Pieter Elbers (...) zei vorig jaar dat hij de vloot in 2025 zal verlaten. (...) We verwachten dat B787 en/of B777X vliegtuigen de B777-200's en A330's zullen vervangen.

De B737-900's zullen tegen 2030 verdwenen zijn, gezien hun leeftijd, net als waarschijnlijk sommige van de B737-800's. Logischerwijs zal de B737MAX terugkeren om ze te vervangen, met een daling van 11 tot 12%. Gezien hun leeftijd kunnen de B737-700's enige tijd meegaan. We verwachten echter dat ze in 2030 verdwenen zijn. (...)

Een deel van de Embraer 190's zal worden vervangen door de E195-E2. Het bespaart 10% brandstof (...).

**Van 2005 tot 2019 is de CO2-uitstoot per passagier volgens KLM al**



**met 31% gedaald. Er blijft dan nog 19% over.** Van de 67 langeafstandsvliegtuigen in de vloot eind 2019, (...) is 46% (31 vliegtuigen) van de vloot oud. Al deze vliegtuigen (of bijna alle) zullen in 2030 worden vervangen. Het potentiële voordeel is dan ook aanzienlijk. Zeker gezien het feit dat 75% van alle emissies wordt veroorzaakt door de langeafstandsvloot. We verwachten ook veel veranderingen in de kortereafstandsvloot.

De KLM zal ongetwijfeld de normale termijnen voor vlootvernieuwing blijven toepassen. De benchmarkjaren 2005 en 2030 zullen dit mogelijk maken. **De belofte om de uitstoot met 50 procent te verminderen moet gemakkelijk worden nagekomen door de natuurlijke evolutie van de vloot.**

***Mijn opmerking:** KLM en Air France hebben van hun respectieve regeringen dezelfde doelstelling gekregen: het verminderen van hun CO2-uitstoot per passagier met 50% tussen 2005 en 2030.*

*De technologische vooruitgang die de motorfabrikanten hebben geboekt, zou de luchtvaartmaatschappijen van de groep Air France-KLM in staat moeten stellen dit doel te bereiken.*

## **> U.S. Treasury komt miljarden aan leningen overeen met 5 luchtvaartmaatschappijen**

(bron AFP) 3 juli - **De Amerikaanse regering heeft donderdag met vijf grote luchtvaartmaatschappijen, die net als de rest van de sector door de pandemie zijn getroffen, overeenstemming bereikt over de voorwaarden van grote financiële leningen die zijn verstrekt in ruil voor compensatie voor de belastingbetaler.**

De regering is van plan om in totaal 25 miljard dollar te lenen aan de luchtvaartmaatschappijen als onderdeel van het massale stimuleringspakket van 2,2 biljoen dollar dat in maart is aangenomen... Maar de bedrijven waren terughoudend om deze financiële steun te accepteren uit angst voor draconische tegenprestaties.

**American Airlines, Frontier Airlines, Hawaiian Airlines, Sky West Airlines en Spirit Airlines waren de eersten die definitief akkoord gingen met de voorwaarden van de overheid,** zei de Schatkist in een verklaring. De besprekingen met andere bedrijven in de sector worden voortgezet. De

administratie van Donald Trump gaf geen details over de bedragen van de leningen of de voorwaarden van de **overeenkomst, met alleen de eis dat de kredietnemers "warrants" - financiële producten die in aandelen kunnen worden omgezet - , aandelen in het kapitaal of**

**financiële instrumenten, "als passende compensatie voor de belastingbetaler" moesten verstrekken.**

De kredietnemers moeten zich er ook toe verbinden bepaalde voorwaarden in acht te nemen, zoals het behoud van een bepaald niveau van werkgelegenheid en plafonds voor de beloning van werknemers, de betaling van dividenden en de inkoop van aandelen. De leningen zijn naast nog eens 25 miljard dollar aan overheidsbetalingen in ruil voor een toezegging van de luchtvaartmaatschappijen, die hard zijn getroffen door de daling van het luchtverkeer sinds Covid-19 met de uitrol van de landingsbaan begon, om tot 30 september geen banen te schrappen....

***Mijn commentaar:** De Amerikaanse regering helpt haar nationale luchtvaartmaatschappijen voor 50 miljard dollar, waarvan 30% door middel van leningen aan Amerikaanse (5,8 miljard dollar), Delta, United, Southwest (3,2 miljard dollar).*

*In Europa hebben de meeste luchtvaartmaatschappijen overheidsleningen ontvangen: La Compagnie (10 miljoen euro), Vueling en Iberia (1 miljard euro), British Airways (300 miljoen euro), easyJet (700 miljoen euro), Norwegian (270 miljoen euro), SAS (400 miljoen euro), Finnair (600 miljoen euro), Ryanair (650 miljoen euro). Alitalia werd genationaliseerd met een injectie van 3 miljard euro.*

*De ondernemingen van de Lufthansa-groep werden op verschillende manieren geholpen: Lufthansa ontving 9 miljard euro (5,7 miljard euro in contanten, 3 miljard euro aan leningen, 300 miljoen euro aan kapitaalinjecties), Swiss Air 1,4 miljard euro, Brussel Airlines 300 miljoen euro aan leningen, Oostenrijk 450 miljoen euro aan steun, waaronder 300 miljoen euro aan gegarandeerde leningen.*

*In Azië ontving Cathay Pacific 4,4M euro aan publieke leningen en Singapore Airlines ontving 12 miljard euro van haar aandeelhouders.*

*In Zuid-Amerika is de situatie van de luchtvaartmaatschappijen delicaat, aangezien de staten niet over de middelen beschikken om hun luchtvaartmaatschappijen te helpen. Avianca, Latam, Aeromexico hebben zich in de Verenigde Staten onder de bescherming van hoofdstuk 11 geplaatst, een procedure waarmee een bedrijf uitstel kan krijgen om zijn schuld te herstructureren en een reddingsplan voor te stellen dat door de rechtbank zal worden gevalideerd.*

*Binnen Air France-KLM krijgt KLM een banklening met een garantie van de Nederlandse staat van 2,4 miljard euro en een lening van de*

*Nederlandse staat van 1 miljard euro. Air France van zijn kant zal een door de staat gegarandeerde banklening van 4 miljard euro en een staatslening van 3 miljard euro krijgen.*

*Bovendien hebben de bedrijven in de Verenigde Staten, net als in Europa, steun ontvangen voor salarissen, via een vergoeding voor werknemers die in deeltijd werken, voor een totaalbedrag van meer dan 30 miljard euro.*

### > **Air Austral: overeenkomst tussen management en vakbonden over een kostenbesparingsplan**

(bron Air Journal) 5 juli - **Het management van Air Austral en de vakbonden hebben een akkoord bereikt over een bezuinigingsplan dat voorziet in een vrijwillig vertrek en een bevrozing van het salaris voor drie jaar in ruil voor het behoud van banen**, meldde de website van Réunion-La 1ère.

**Dit plan omvat dus een "collectieve prestatieovereenkomst" en een "collectieve ontslagregeling"**, die beide werden ingevoerd door de Macron-orders van 2017. **De eerste maakt een tijdelijke wijziging van de interne regels inzake bezoldiging, arbeidstijd of mobiliteit mogelijk.** Naast de loonstop van drie jaar moeten alle werknemers, afhankelijk van hun inkomen, hun 13e maand geheel of gedeeltelijk opgeven. De tweede biedt werknemers die dat wensen de mogelijkheid om het bedrijf voor een periode van een jaar onder gunstige voorwaarden te verlaten (...).

### > **TAP Air Portugal: na de renationalisatie, de uitdaging van de herstructurering**

(bron Le Figaro met AFP) 3 juli - **De renationalisatie van TAP Air Portugal, met het vertrek van haar belangrijkste particuliere aandeelhouder, heeft vrijdag het startschot gegeven voor een "pijnlijk" herstructureringsplan voor de luchtvaartmaatschappij** (...).

**De socialistische regering kondigde donderdagavond aan dat ze een akkoord had bereikt om de staat toe te staan zijn aandeel in het kapitaal van TAP te verhogen van 50 naar 72,5%**, door de helft van het privéconsortium Atlantic Gateway, dat toebehoorde aan de Amerikaanse zakenman David Neeleman, te kopen voor 55 miljoen euro.

Portugal's Humberto Pedrosa, een voormalige partner van de heer Neeleman en hoofd van de weg- en spoorvervoersgroep Barraqueiro,

behoudt 22,5% van het kapitaal, terwijl de werknemers hun 5%-belang behouden. De Amerikaan, oprichter van het Amerikaanse bedrijf JetBlue en het Braziliaanse bedrijf Azul, had de voorwaarden geweigerd die de staat had geëist om TAP te redden via een overheidslening van maximaal 1,2 miljard euro.

**Het vertrek van de heer Neeleman, die al vóór de pandemie zijn aandeel aan de Duitse onderneming Lufthansa wilde verkopen, bleek noodzakelijk om de weg te effenen voor de redding van TAP,** die volgens de Europese mededingingsregels vergezeld moet gaan van een herstructureringsplan (...).

"We willen een levensvatbare TAP, ten dienste van de behoeften van het land," voegde hij eraan toe, en voegde eraan toe dat de staat geen "overmaats" bedrijf wilde. "Het herstructureringsplan zal zeker een vermindering van de routes van TAP en het aantal vliegtuigen met zich meebrengen, en dit zal uiteraard gevolgen hebben voor de werkgelegenheid", benadrukte premier Antonio Costa op vrijdag (...).

**Na een korte terugkeer naar de winst in 2017 boekte TAP in 2018 en 2019 een verlies van meer dan 100 miljoen euro.** Eind vorig jaar had de Portugese maatschappij een recordaantal van meer dan 17 miljoen passagiers, maar een negatief eigen vermogen van 580 miljoen euro (...).

***Mijn opmerking:** TAP Air Portugal zat al voor de gezondheids crisis in de problemen. De middellange termijn activiteit was sterk verlieslatend.*

*Aangezien de langeafstandsactiviteiten van TAP zich concentreren op Brazilië (een van de landen die het meest zijn blootgesteld aan Covid-19), zal het moeilijk zijn om ongedeerd uit de crisis te komen. Het zou het onderwerp kunnen zijn van een overname door een grote luchtvaartmaatschappij.*

## > De nieuwe Alitalia heeft ambities

(bron Air Journal) 6 juli - (...) **De eind april aangekondigde nationalisatie is afgerond: op 29 juni 2020 is Alitalia-Tai officieel van start gegaan,** met Francesco Caio als voorzitter en naast hem de algemeen directeur en CFO Fabio Lazzerini (voormalig hoofd van de Emiraten in Italië). Het nieuw benoemde management "kan nu al, samen met adviseurs van het Ministerie van Financiën, werken aan het nieuwe industriële plan dat vervolgens naar de Europese Commissie zal worden gestuurd", aldus de Italiaanse premier Giuseppe Conte over de sociale netwerken. Wie heeft hem een reeks overheidsrichtlijnen opgelegd die "het nastreven van een bedrijfsstrategie inhouden die trouw is aan het principe van betaalbaar beheer en volledig gericht is op

het handhaven van de concurrentie in de complexe uitdagingen van de post-Covid-19-luchtvaartmarkt", voegde hij eraan toe. **Afgezien van het toegewezen budget van 3 miljard euro is er**

echter **niets meer bekend over de financiën en het businessplan:** de premier sprak alleen maar over een terugkeer naar het evenwicht in 2022, en naar de winst van het volgende jaar (...).

De SkyTeam-alliantiemaatschappij ziet dus het vooruitzicht van een verdwijning wegvallen.

Maar **de Europese Commissie heeft gewaarschuwd dat het nieuwe bedrijf echt anders zal moeten zijn dan het vorige: volgens Margrethe Vestager, commissaris voor concurrentie, zal Europa geen groen licht kunnen geven voor een staatslening als er geen breuk is met het oude Alitalia ("de discontinuïteit moet reëel zijn").**

***Mijn commentaar:** Woorden schieten me tekort om deze zoveelste aflevering van de Alitalia saga te becommentariëren.*

### > **easyJet lanceert drie nieuwe routes vanuit Parijs-Orly en Nice vanaf 2 augustus 2020**

(bron TourMag) 3 juli - In deze periode van herstel **kondigt easyJet de opening van 3 nieuwe binnenlandse lijnen aan.** Vanaf 2 augustus **kunnen Parijzenaars die vanuit Parijs-Orly vertrekken naar twee bestemmingen vliegen: Biarritz en Montpellier,** elk met 4 vluchten per week.

La Rochelle-Île de Ré zal ook voor het eerst met easyJet worden verbonden vanuit Nice, met twee vluchten per week.

***Mijn commentaar:** Voor het herstel van het bedrijfsleven in Frankrijk neemt easyJet een agressieve strategie aan ten opzichte van de Air France Groep.*

*In juni heeft de goedkope Britse luchtvaartmaatschappij zich gepositioneerd op de routes van "Navette Air France", routes die deze zomer niet door Air France zullen worden geëxploiteerd.*

*In juli richt zij zich op de routes die aan Transavia moeten worden overgedragen zodra de onderhandelingen tussen de directie van Air France en de SNPL-pilotenbond met succes zijn afgerond.*

### > **Airbus wil 15.000 banen schrappen. Het is "buitensporig", Rechter Bercy**

(bron La Tribune) 30 juni - Airbus medewerkers zijn aan de grond gelopen. Aan het begin van het jaar werkte de Europese

vliegtuigbouwer aan een productieplatform om gelijke tred te houden met de groei van het luchtverkeer, dat elke vijftien jaar zal verdubbelen, zoals in de afgelopen zestig jaar het geval was. Deze dinsdag, toen La Tribune gisteren onthulde, **kondigde Airbus de eliminatie aan "uiterlijk in de zomer van 2021" van 15.000 banen in de divisie "commerciële vliegtuigen" (van de 90.000), waarvan 5.000 in Frankrijk.** Een schaal van dezelfde orde als die welke in mei door Boeing werd aangekondigd (16.000 ontslagen).

**De Europese groep is ook van plan om 5.100 banen te schrappen in Duitsland, 900 in Spanje, 1.700 in het Verenigd Koninkrijk en 1.300 in de andere vestigingen elders in de wereld.** Deze cijfers omvatten Stelia Aerospace in Frankrijk en Premium Aerotec in Duitsland (...).

Uiteindelijk is dit het grootste personeelsreductieplan in de geschiedenis van de groep die in 2000 onder de vlag van EADS is ontstaan (in 2007-2008 ging het Power 8-plan gepaard met 10.000 ontslagen, waarvan de helft bij onderaannemers). Het weerspiegelt de diepte van de crisis die de luchtvaartindustrie treft, een sector waarin "de zon nooit ondergaat" met zijn faraonische orderportefeuilles ter begeleiding van een groei van het luchtverkeer die de afgelopen zestig jaar om de vijftien jaar is verdubbeld.

Geconfronteerd met het toenemende aantal uitstel van vliegtuigleveringen door luchtvaartmaatschappijen is Airbus verplicht om zijn productie in 2020 en 2021 drastisch te verminderen met 40% (...). Guillaume Faury, de CEO van Airbus, voorziet geen herstel van de productie van vliegtuigen met één gangpad voor 2022. En nog later voor vliegtuigen met een groot lichaam, zonder details te geven (...).

**De aankondiging van het afvloeiingsplan bij Airbus vormt het uitgangspunt voor de onderhandelingen met de vakbonden** om tegen eind oktober een akkoord te bereiken over de voorwaarden van het Safeguard Plan for Employment (SPE).

Andere parallelle onderhandelingen kunnen leiden tot veranderingen in het sociaal plan. In het bijzonder de voorwaarden voor de toepassing van de regeling voor langdurige gedeeltelijke werkloosheid (Arme\*), die tot twee jaar kan duren, waarbij de staat 85% van de door de onderneming betaalde vergoeding betaalt (80% als een bedrijfs- of filiaalovereenkomst na 1 oktober wordt ondertekend).

Dit mechanisme zou dus het aantal gedwongen vertrekken kunnen verminderen en Airbus in staat kunnen stellen zijn vaardigheden, die op het moment van de overname noodzakelijk zijn, te behouden.

Dit is de wens van het Ministerie van Economische Zaken, dat het aantal door Airbus aangekondigde ontslagen als "buitensporig" heeft

bestempeld (...).

**De langlopende werktijdverkortingsregelingen in Frankrijk en Duitsland kunnen, afhankelijk van hun "precieze modaliteiten", het mogelijk maken om "tot 1.000 banen" in Frankrijk en 1.500 in Duitsland te behouden, zo** vertelde de directeur van Airbus aan AFP. De Airbus-bonden zitten op dezelfde golflengte. In het kielzog van de aankondiging van het plan hebben zij hun verzet tegen eventuele "gedwongen ontslagen" bevestigd (...).

De burgemeester van Toulouse zei in een persbericht dat "alle middelen [zullen] worden ingezet om de gevolgen van dit plan voor de werkgelegenheid van de inwoners van Toulouse te verzachten".

"Ik ben en blij aandachtig voor de situatie van de luchtvaartindustrie, die goed is voor 40% van de industriële werkgelegenheid in de regio", zei mevrouw Delga na een ontmoeting met Guillaume Faury, die aankondigde dat zij vrijdag een "regionaal herstelplan voor de lucht- en ruimtevaartindustrie, ter waarde van bijna 100 miljoen euro" zou presenteren.

***Mijn opmerking:*** toen Airbus aankondigde dat het een plan voor de bescherming van de werkgelegenheid wilde uitvoeren, hebben de Airbus-bonden onmiddellijk gereageerd, net als Air France. Ze zeiden dat ze de voorkeur gaven aan het nieuwe Lange Termijn Gedeeltelijke Activiteitenplan (APLD, ook wel ARME genoemd in het artikel).

*Voor een uitleg van deze regeling, lees de toelichting bij het eerste artikel.*

## > **Na de A380 gaat de Boeing 747 ook met pensioen.**

(bron Le Point) 5 juli - Te duur, te vervuilend, te zuinig met brandstof: superjumbo's zijn niet meer populair. **Na de A380, waarvoor Airbus in februari 2019 het einde van de productie had aangekondigd, is het de beurt aan Boeing om met pensioen te gaan.**

Het viermotorige vliegtuig van de Amerikaanse vliegtuigfabrikant verloor de wedstrijd tegen de B777 en Airbus A350 twinjets. Het brandstofverbruik en het onderhoud van twee extra motoren hadden al het beste van de A380, de Europese superjumbo, die honderd zitplaatsen meer bood dan de laatste 747-8 versie van het Amerikaanse vliegtuig. Zo was in het geval van Lufthansa, die beide vliegtuigen exploiteert, de 747-8 uitgerust met 364 zitplaatsen, tegenover 509 voor de A380 van hetzelfde bedrijf. Volgens Boeing kan een verdichte versie van de 747 tot 500 stoelen hebben.

**De bescheiden orderportefeuille voor de 747 zet Boeing er nu toe aan om de productie te stoppen, zoals was voorzien bij de publicatie**

van de financiële resultaten. Geconfronteerd met het zwarte gat in het luchttransport moet de Amerikaanse vliegtuigbouwer de zieke takken van zijn productie doorsnijden. "Het 747-8 programma heeft meer dan twee jaar productie voor de boeg om aan onze huidige verplichtingen tegenover onze klanten te voldoen," vertelde Boeing aan Bloomberg. Boeing heeft de productietarieven verder verlaagd van één vliegtuig per maand vorig jaar tot één per twee maanden dit jaar. Indien niet teruggetrokken, **moeten er nog 16 vliegtuigen worden afgeleverd. Boeing behoudt echter een voordeel met de F-versie, een vrachtversie van de 747-8, die nog steeds in productie is.** (...) De B747 (...) concurreert met de B777 en A350, waarvan de buisrompen tientallen containers accepteren. Met twee motoren in plaats van vier kan de B777F 103 ton vervoeren, bijna evenveel als het 747-200 vrachtschip (110 ton), dat lange tijd de maatstaf was voor deze activiteit. Met de pandemie is het vrachtvervoer opnieuw levendig (en winstgevend) geworden, maar niet tot het punt dat het de orderboeken van de vliegtuigfabrikanten vult (...)

***Mijn commentaar:*** Op 1 juli 1984 werd een historische beslissing genomen die de achteruitgang van tri- en quadjets markeerde.

*Voorafgaand aan deze datum vereiste de Extended-range Twin-motor Operations (ETOPS) regeling dat een tweemotorig vliegtuig, om de oceaan tussen West-Europa en Noord-Amerika over te steken, in minder dan 60 minuten een uitwijkvluchthaven moest kunnen bereiken op een enkele motor.*

*Deze zeer korte periode dwong tweemotorige vliegtuigen boven Groenland, de Faeröer en IJsland te vliegen, waardoor de transatlantische routes werden verlengd en het gebruik van tweemotorige vliegtuigen onmogelijk werd.*

*Op 1 juli 1984 besloten de FAA (Federal Aviation Administration, de burgerluchtvaartautoriteit in de Verenigde Staten) en de ICAO (de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) de klaringstijd te verhogen van 60 naar 120 minuten. Vier vliegtuigmodellen voldeden toen aan deze nieuwe regeling: de Airbus A300-600 en A310-300 en de Boeing 757-200 en 767-200.*

*Zesendertig jaar later zullen bijna alle drie- en viermotorige vliegtuigen zijn gestopt met vliegen.*

> **De Boeing 737 MAX heeft zijn certificeringsvluchten**



## afgerond...

(bron Le Parisien) 2 juli - Tests zijn gedaan, resultaten zijn in afwachting. **De Boeing 737 MAX voltooide woensdag zijn serie certificeringsvluchten.** Deze stap is cruciaal voor het voortbestaan van het vlaggenschip van de Amerikaanse luchtvaartreus, die na twee dodelijke ongelukken vijf maanden na elkaar aan de grond is gezet, maar het is niet genoeg om het weer in gebruik te nemen.

De Federation Aviation Administration, de FAA, de U.S. Aviation Regulator en Boeing "hebben vandaag certificeringsproefvluchten uitgevoerd op de Boeing 737 MAX. Tijdens drie dagen van het testen van deze week, evalueerden de piloten en ingenieurs van FAA de wijzigingen van Boeing aan het geautomatiseerde vluchtcontrolesysteem," de FAA zei in een verklaring. De FAA zal beslissen of de 737 MAX al dan niet het groene licht krijgt om terug te keren naar de vlucht....

**De FAA heeft nog eens een half dozijn voorwaarden uitgewerkt waaraan moet worden voldaan voor een eventuele certificering. Zij heeft geen tijdschema gegeven.**

**Als medio september groen licht werd gegeven, zou de 737 MAX tegen het einde van het jaar weer in de lucht kunnen zijn.** Ryanair, één van de grootste kopers van het vliegtuig, hoopt om zijn eerste levering in November te krijgen, zei de groepsleider Michael O'Leary Woensdag. De lowcostmaatschappij heeft 210 737 MAX-vliegtuigen besteld, die vanaf 2019 gefaseerd aan haar moeten worden geleverd, en is in gesprek met Boeing over compensatie voor te late levering (...).

***Mijn opmerking:** Zullen de luchtvaartmaatschappijen, als het vliegtuig eenmaal gecertificeerd is, met het risico dat ik in herhaling val, hun orders in ontvangst nemen?*

*Het zwakke herstel zou de inbedrijfstelling van deze nieuwe versie van de B737 Max nog verder kunnen vertragen.*

**> De gezondheids crisis brengt hun economisch model in gevaar. De meest kwetsbare luchthavens zullen het niet overleven.**

(bron La Croix) 6 juli - Tot een paar maanden geleden werden luchthavens gepresenteerd als onzinkbare activa, die een gestage groei laten zien en terugkerende inkomsten bieden. Om hun overheidstekorten te compenseren, hebben veel landen (waaronder Frankrijk) privatiseringsprogramma's gelanceerd, waarbij de inzet wordt verhoogd met grote investeringsfondsen die de prestaties van hun

portefeuilles willen verbeteren. Maar dat was eerder: de coronavirusepidemie en de bijna onmiddellijke stopzetting van het meeste luchtverkeer in de wereld zette de situatie op zijn kop (...).

Augustin de Romanet, de voorzitter van ADP, begint het terrein voor te bereiden voor de 8.000 werknemers door uit te leggen dat "aanpassingen" in termen van banen onvermijdelijk zijn (...).

**De toekomst van de 86 regionale luchthavens wordt ook donkerder.**

De helft van hen verkeert al in grote moeilijkheden door een gebrek aan voldoende verkeer, zoals vorig jaar in een rapport van de Nationale Federatie van Vervoersgebruikersorganisaties (Fnaut) werd opgemerkt. Velen hebben hun overleving alleen te danken aan de infusie van overheidsgeld. Als de directe en indirecte steun zouden worden gecombineerd, zou het wetsvoorstel 170 miljoen euro per jaar bedragen.

**Tot nu toe hadden de lokale autoriteiten ermee ingestemd om te betalen in naam van de openstelling van hun grondgebied. Maar het tij begint te keren voor het luchtvervoer, met name om milieuredenen, en het argument om de provincie te verdedigen tegen de hegemonie van Parijs is misschien niet langer voldoende om de meest kwetsbare te redden.** In Poitiers hebben lokale verkozenen al besloten om de subsidiekraan dicht te draaien en de regering wil zelfs de kortste binnenlandse vluchten verbieden.

***Mijn commentaar:** Het break-even punt voor een Franse luchthaven wordt, exclusief subsidies, geschat op ongeveer een miljoen passagiers per jaar.*

*Aangezien de meeste van de 86 regionale luchthavens dit niveau niet overschrijden, zou de gezondheidscrisis kunnen leiden tot de sluiting van een groot aantal van deze luchthavens.*

**> Luchtvervoer: het ergste moet nog komen**

(bron La Tribune) 6 juli - In het begin van de jaren 2000, toen ze tegen een achtergrond van economische stagnatie werden getroffen door de schokken van 9/11, de Amerikaanse militaire interventies in Afghanistan in 2002 en Irak in 2003, en ten slotte de Sras-epidemie in Azië in datzelfde jaar, dachten de luchtvaartmaatschappijen dat ze de bodem hadden bereikt. Ze dachten niet dat ze na de confrontatie met de vier ruiters van de Apocalyps, zoals ze destijds zeiden (zeer snel aangevuld met een vijfde, de stijgende olieprijs), op een dag een nog

gewelddadiger scenario zouden meemaken (...).

**Luchtvervoer, hard geraakt, een nachtmerrieachtige lente meegemaakt**, met zijn optocht van vliegtuigen aan de grond,

spookluchthavens en gesloten grenzen (...). In

tegenstelling tot de Sras-crisis in 2003, toen het verkeer net zo snel

weer opleefde als dat het was gedaald, zal **het herstel naar**

**verwachting uiterst traag verlopen**. Volgens de International Air

Transport Association (IATA) en Airbus zullen de

luchtvaartmaatschappijen drie of zelfs vijf jaar moeten wachten om terug

te keren naar het verkeersniveau van 2019. Een eeuwigheid. Deze

voorspellingen houden geen rekening met de mogelijkheid van een

nieuwe golf van de epidemie, die de economie verder zou schudden en

de reisbeperkingen zou handhaven (grenssluitingen, quarantaine bij

aankomst, enz.).

Hoe dan ook, zonder de evolutie van het virus te voorspellen, **is aan**

**alle voorwaarden voldaan voor een daling van het aantal**

**vlieguren in de komende jaren in vergelijking met de** situatie van

vóór de crisis (...). Afgezien van de gezondheidskwestie kan het geweld

van de economische crisis ook een zeer ontmoedigend effect hebben.

In combinatie met de toename van de voorzorgsbesparingen **zal het**

**verlies aan koopkracht** in verband met de verwachte explosie van de

werkloosheid, de gedeeltelijke activiteit en de loonsverlagingen in

sommige bedrijven **gevolgen hebben voor de "vrijtijds"-klanten**. Dit,

terwijl **aan de zakelijke kant, de vermindering van "reisbudgetten"**

**en de veralgemening van videoconferenties de zakenreizen, het**

**belangrijkste doelwit van alle traditionele**

**luchtvaartmaatschappijen zoals Air France of Lufthansa (...),**

**ernstig zullen beperken**.

Het valt ook nog te bezien hoe het publiek zich bewust wordt van de

verschillende oproepen tot een boycot van vlieguren door

verschillende milieuorganisaties in Europa. Hoewel deze tot nu toe geen

invloed hebben gehad op het luchtverkeer, zijn de

luchtvaartmaatschappijen niet immuun voor politieke besluiten om de

vraag naar luchtvervoer te verminderen. Reeds voor de crisis **neemt de**

**maatschappelijke druk toe om de koolstofvoetafdruk van de**

**luchtvaart**, die verantwoordelijk is voor 2 tot 3% van de wereldwijde

CO<sub>2</sub>-uitstoot, te **verminderen**. Ook hier begint het engagement van de

bedrijven voor duurzame ontwikkeling tot uiting te komen in hun

"reisbeleid" (...).

Niet alle herstructureringsplannen zullen een faillissement voorkomen.

Beperkt tijdens de slaapfase, zullen ze zich de komende maanden

waarschijnlijk vermenigvuldigen. Het volgende winterseizoen zou een

bloedbad kunnen zijn. Omdat bedrijven dit traditioneel laagseizoen

zullen betreden zonder de winst die gewoonlijk in de zomermaanden wordt gemaakt, een hoogseizoenperiode in normale tijden (...). In deze context **verwachten financiële analisten een felle prijsconcurrentie (...). De meest kwetsbare luchtvaartmaatschappijen zullen in de verleiding komen om koste wat het kost tickets te verkopen om geld in te zamelen voor de winter, wat hun laatste zou kunnen zijn.** En in Europa kunnen de sterkste van de grote goedkope luchtvaartmaatschappijen zoals Ryanair of Wizzair een blitzkrieg betalen, niet om te overleven, maar om in een paar maanden tijd marktaandeel te winnen. **Degenen die niet sterk genoeg zijn en degenen die er niet in slagen om te herkapitaliseren zullen niet overleven (...). "Aan het eind van de dag zouden er vier grote luchtvaartgroepen moeten zijn, misschien wel vijf, zoals Air France-KLM, Lufhansa, IAG en Ryanair** . De anderen zullen binnenkort instorten of zich bij een van deze groepen aansluiten", voorspelt Edward Wilson, Ryanair's managing director (...).

***Mijn commentaar:*** *Zullen er passagiers op de vliegtuigen zitten?*

*Alleen al deze eenvoudige vraag vat de hoofdpijn van de luchtvaartmaatschappijen samen. De afgelopen dagen zijn luchtvaartmaatschappijen gedwongen om vluchten te annuleren bij gebrek aan voldoende passagiers, wat heeft geleid tot klachten en claims van reizigers.*

*De activiteit neemt iets toe, meer op de korte en middellange afstand dan op de lange afstand.*

*Op 1 juli werd slechts aan vijftien landen toegang tot Europa verleend. De door het ministerie van Binnenlandse Zaken meegedeelde lijst omvat Algerije, Australië, Canada, Georgië, Japan, Montenegro, Marokko, Nieuw-Zeeland, Rwanda, Servië, Zuid-Korea, Thailand, Tunesië en Uruguay, waaraan China is toegevoegd, op voorwaarde van wederkerigheid.*

*Reizigers uit Andorra, Monaco, het Vaticaan en San Marino worden ook toegelaten.*

*Maar "in het geval van China, Marokko en Algerije blijft de heropening van de grenzen afhankelijk van wederzijdse actie van de kant van deze landen en de heropening van hun grenzen voor inwoners van Spanje", aldus het Ministerie van Binnenlandse Zaken.*

*Op de officiële lijst van landen die naar Europa mogen reizen staan niet*

*de Verenigde Staten, Rusland, Brazilië, Israël, Turkije of India, landen die nog steeds geblokkeerd zijn omdat ze nog steeds te veel gevallen van Covid-19 hebben.*

*De Covid-19-crisis is natuurlijk ongekend groot in haar omvang, maar ook in de onzekerheid over de uitkomst ervan. Als het verkeer in de komende winter niet aantrekt zoals verwacht, staat het vast, zoals het artikel vermeldt, dat de zwakste bedrijven zullen verdwijnen.*

## ***Einde persoverzicht***

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

**Het aandeel van Air France-KLM** sloot op maandag 6 juli af **op 4.208 euro**. Het is licht gestegen met **+1,77%** over een week. Na een sterke stijging begin juni was het in drie weken tijd met 30% gedaald.

Bij 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 4,43 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 \$43**. Aan het begin van de uitbraak van het coronavirus was het 69 dollar.

**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](#). 10588 mensen ontvangen deze live persrecensie